دكتور جمال حمدان

قناة السويس نبض مصر

د. جمال حمدان

قناة السويس

نبض مصر



الإهـــداء

إلى :

أبطـــال العبـــور

الفهرس

مقـــدمة

ما كتب عن قناة السويس فى الأدب العالمى لا يقل بأى مقياس عن مكتبة كاملة . فالقناة ، كالبترول فى العقود الأخيرة ، كافريقيا مؤخراً ، كالتنمية من بعدها ، بل وربما أكثر منها جميعاً ، كانت لأكثر من قرن موضوعاً أثيراً وجاذباً للكتاب والباحثين من كل فرع ولون . فكر فقط فيما كتب عنها فى مجالات السياسة الدولية والقانون الدولى مثلا ، فى الدراسات البحرية والهندسية والملاحية ، فى الاقتصاد والمواصلات والنقل واقتصادياته كذلك ، فى التاريخ ، فى الجغرافيا ، فى الجيولوجيا ، وأخيراً وليس آخراً بالتأكيد فى الاستراتيجية العالمية والإقليمية وفنون الحرب والعسكرية والصراعات والمعارك المسلحة ... الخ . ذلك كله دون أن نذكر أيضاً الكتابات الهامشية فى الموضوع من رسائل « إخوانية » وخطابات شخصية أو انطباعات أدبية أو ثقافة عامة ، فضلا بالطبع عن الوثائق التاريخية والملفات والتقارير والأبحاث السرية وغير السرية التى وضعتها دول وحكومات أو هيئات وشركات أو أفراد وساسة ومخططون .. الخ . موسوعة كاملة بلا شك ، ودائرة معارف متخصصة لا أقل .

ولأن القناة أداة عالمية تؤثر فى مصالح ومصائر العالم أجمع ، فإن مكتبتها مكتبة عالمية هى الأخرى بكل معنى الكلمة ، صيغت بكل اللغات تقريباً ، وقل أن تجد لغة هامة لم يكتب بها شىء هام

عن القناة . ولأن القناة كذلك هي إلى حد بعيد تاريخ مصر الحديثة ، فان مكتبتها تتداخل بشدة ، إن لم تترادف ، مع مكتبة مصر برمتها . ولو شاء باحث أو فريق من الباحثين أن يجمع فقط بيبليوجرافيا جامعة مانعة لأدب القناة ، فلربما أنفق حياة كاملة دون أن يكتمل له هدفه . كذلك فلو أتيح لباحث منفرد أن يتخصص فى فرع مضيق أو نقطة محددة فى الموضوع ليضع فيه أو فيها عمل حياة بأسره ، فلعله واجد فى نهاية المطاف أن سعيه ليس أقل عناء ولا أسعد حظاً . أما أن نتمثل عملا كلياً شاملا أو قاموساً محيطاً يجمع فى صعيد أو مجلد واحد كل ما كتب عن القناة ويلم بكل جوانب الموضوع بشتى فروعه وزواياه ، فأمر خارج كل تصور تماماً . هناك ، باختصار يعنى ، مكتبة « قنالية » هائلة تخرج عن الحصر وتتحدى أى باحث .

فى ضوء هذه الصعوبات ووعياً منا بفداحة المهمة وبعيداً تماماً عن هذه الأهداف الأنسيكلوبيدية الشاهقة أو الشائكة ، يتبنى هذا الكتاب الصغير لنفسه هدفاً محدوداً ، عملياً ، بالغ التحديد . فهو لا يطمع على الإطلاق فى مسح كلاسيكى عام أو شامل للموضوع ، ولا يتطلع إلى دراسة منهجية أصولية رتيبة مصنفة هى الأخرى فى أبواب وفصول تقليدية مثلا . وإنما هو يضرب مباشرة وبقوة مكثفة فى مساحة ضيقة بصرامة ولكنها تقع فى صميم بؤرة اهتمام المصرى الواعى والمواطن العربى المثقف . ففى مناسبة كمناسبة إعادة

فتح القناة يصبح المستقبل أكثر أهمية من الحاضر ، والحاضر أشد إلحاحاً من الماضى ، مثلما يصبح التنبوء أخطر من التحليل ، والتحليل أجل من الوصف . فالسؤال الذى يلح على الذهن العربى الآن إنما هو بالدقة والتحديد دور القناة الجديد المتوقع فى السياسة والاستراتيجية والاقتصاد : كيف نعوض ما فات ، وكيف نؤمن غد القناة ، ما هو وضع الخطر الإسرائيلى الكامن ، وما هى التحديات التى تواجهها قناة مصر ومصر القناة ، ما موقع القناة الجديدة أو المجددة فى معادلة الاستراتيجية العالمية ومتغيرات السياسة الدولية ، وما موقف عالم « ما بعد السويس » منها ، ما حقيقة التخرصات والحملات والشكوك التى أثارها الأعداء حول القناة وعن مستقبلها ، أين موقع القناة من دورة البترول العربى والعالمى بعد أن بلغت هذه آفاقاً هائلة حجماً وحركة ودخولا ؟ إلى آخره ، إلى آخره ... عشرات من الأسئلة الجادة والمثيرة تبحث ، أحياناً بمشقة ولا نقول بلا جدوى ، عن الإجابات الشافية والمقنعة .

على هذا الأساس ، تؤلف الدراسة الحالية بحثاً واحداً متكاملا مترابطاً أشد الترابط ، ولكنه مع ذلك قابل للقسمة على اثنين أو قل تصنيفياً إلى مبحثين . فهى تبدأ أولا بدراسة فى السياسة والإستراتيجية تعالج قيمة القناة الاستراتيجية وموقعها فى الأمن المصرى وعلاقتها الدفاعية بسيناء والوادى من جنوب وشمال . ثم

تتقدم إلى تحديد موقعها من الاستراتيجية العالمية ومدى الأخطار التى تتعرض لها فيها والتى تعرض مصر لها بالتالى ، ثم مدى التداخل العميق بين تاريخ القناة وتاريخ مصر السياسى الحديث . وبعد أن تناقش الدراسة وتفند كثيراً من النظريات الخاطئة والمفاهيم الشائعة فى هذا المجال ، تمضى إلى متغيرات الاستراتيجية الكوكبية وانعكاساتها على القناة إن سلباً أو إيجاباً ، فتحلل مكان القناة ومكانتها فى العصر النووى وعالم ما بعد الذرة ثم دورها فى صراع الاستراتيجيات البحرية المعاصرة ومستقبلها المتوقع فى ضوء هذا كله .

ومن السياسة والاستراتيجية ينتقل المبحث الثانى بنا انتقالا منطقياً إلى الاقتصاد والتكنولوجيا . فبعد أن يستعرض لنا دور القناة فى دورة التجارة الدولية حول الكرة الأرضية ، ثم فى ضخ البترول العربى وبترول الشرق الأوسط بخاصة حول العالم ، نتوقف وقفة فاحصة أمام توقف الملاحة فى القناة بفعل العدو الإسرائيلى . ها هنا نتعمق مغزى الخطر الإسرائيلى الجاثم والكامن على القناة ، ما كان منه وما يمكن أن يكون ، ثم نستطرد منه تلقائياً إلى خطر الناقلات العملاقة وطريق الرأس فى محاولة جادة لتحديد الحجم الحقيقى لهذا الخطر وذلك ، بعيداً تماماً عن تهويل الأعداء أو تهوين البسطاء . والمشكلة المحورية التى يلح عليها البحث هنا هى العلاقة العضوية الحميمة ، بل المصيرية ، بين ذينك الطريقين المتنافسين المتقابلين

والمتحالفين : إسرائيل على ضلوع القارة فى أقصى الشمال ، وجنوب إفريقيا فى ذيل القارة فى أقصى الجنوب . ومن التحليل الموضوعى الثاقب والحسابات العلمية الدقيقة نخرج أخيراً بصورة المستقبل الواثق الواعد المشرق ، صورة القناة التى لا بديل لها جغرافيا ، وقلب العالم الطبيعى الذى يلفظ أى قلب صناعى دخيل . كذلك وفى نهاية المطاف نصل إلى مؤشرات تخطيطية نحو استثمار للقناة أكثف أبعد تطوراً وأكثر ترشيداً .

بهذه الدائرة المغلقة الضيقة القطر إذن ، والتى تعوض مع ذلك عن التوسع الأفقى بالتوسع الرأسى إن صح التعبير ، يتحدد محور الدراسة . فهى أساساً بحث فى السياسة والاستراتيجية من ناحية ، ثم فى التجارة والنقل من الناحية الأخرى . أو بصيغة أكثر إيجازاً وأكاديمية ، هى دراسة فى الجيوبوليتيك والجيوستراتيجية بمعناهما الدقيق أو الموسع . وهذا أيضاً ما يحدد منهجها وأسلوبها . فلن يطالع القارىء هنا تاريخاً أو ثبتاً أو كتالوجاً سردياً مطوطاً أو مطولا القناة فى عالم السياسة والحرب أو الاقتصاد ، لا ولن نقوده إلى تيه من التفاصيل والجزئيات ودقائق الدقائق عن الأحداث والحوادث التى دارت حول القناة أو على ضفتيها . وإنما الصيغة الأساسية فى هذا المنهج هى المعادلة العلمية المكثفة التى تختزل العديد من التفاصيل المجهرية فى نواة مضغوطة أو بللورة مركزة ، ثرية فى محمولها ولكنها

خفيفة فى حملها ، حية متوثبة فوارة فى الذهن دون أن تكون مملة ممضة للنفس أو مرهقة للذاكرة . وبعبارة أخرى ، النظرة السائدة فى هذه الدراسة هى النظـــرة التلسكوبية أكثر مما هى النظـــرة الميكروسكوبية .

وهناك ، كما يميزون فى الغرب أحياناً ، منظوران يمكن الاقتراب خلالهما من الحقيقة عموماً : إما وجهة نظـر الطـائر **bird's eye-view** ، وإما — كما يضعونها بالمقابلة — وجهة نظر الدودة **worm's eye-view** . الأولى تحلق وتعمم وتلتقط الخطوط العريضة الأساسية ببراعة وشمولية وانسيابية دون أن تفقد نفسها فى خضم التفاصيل وتفاصيل التفاصيل . والثانية ، على العكس ، تركز على الأخيرة أساساً ، تحدق أكثر ، وتغوص فى الدقائق وما دونها غوصاً . ولئن كان الخطر الذى يتهدد النظرة الأولى أحياناً أنها ، على شفافيتها ، قد تتخلخل إلى روح هائمة بلا جسم تستقر فيه ومادة صلبة تتجسد بها ، فان الثانية يعيبها أنها غالباً ما تتدهور إلى مجرد كتلة صفيقة وجسم غليظ من المادة العلمية الراكدة التى ينقصها الكثير من الروح النابضة والحيوية المتألقة المشعة. ونحن هنا نأمل فقط أن يكون منهج الدراسة الحالية ، إن لم يكن قد وفق فى إحراز محاسن المنظورين معاً ، قد نجح على الأقل فى أن يبتعد عن مساوئهما كليهما بقدر الإمكان .

القنـــاة
فى الســـياسة والاستراتيجية

لمصر دائماً — لا يهم الآن لماذا — أعداء طبيعيون ، تقليديون وتاريخيون ،لواقعها ووقعها ، لتاريخها وأمجادها ، لآمالها وتطلعاتها وإمكانياتها ، لحجمها ووزنها فى القوة السياسية ، لدورها بين العرب ، ولكل ما تمثل فى العالم الثالث بأسره من قيم وقيادة وتحديات وأصالة حضارية ، وأخيراً وليس آخراً لموقعها الاستراتيجى الحاكم ، ذلك الذى يستقطب أكثر ما يستقطب فى قناتها ، التى تكاد بدورها تختزله وتكثفه فى « أنبوب » مائى صقيل ورهيف أو قل فى خندق شريانى حساس كما هو حاسم .

وقد لا نبالغ كثيراً إذا قلنا إن تاريخ مصر الحديث المفعم والمتضاغط إنما هو فى التحليل الأخير تاريخ القناة ، أو هو على الأقل يتمحور حولها ولا ينفصل البتة عنها . كل من حاول ، مثلا ، أن يضرب مصر الأم إنما حاول أن يخنقها من قناتها العنق . يصدق ذلك ابتداء من التل الكبير إلى العلمين ، ومن الحرب العالمية الأولى (الحملة التركية) إلى الثانية (غارات المحور الجوية) ، ومن العدوان الثلاثى حتى إغارات الغزوة الصهيونية الحقود . نعم ، القناة هى رقبة مصر الجغرافية ، وعنق الزجاجة فى استراتيجيتها ، كما هى شريان للتاريخ فيها . ولم يكن رينان يرجم بالغيب تماماً حين خاطب دى لسبس أيام شق القناة قائلا — وإن كان ذلك هو الاستعمار يخاطب الاستعمار — « إنك قد حددت معركة كبرى للمستقبل » :

لقد تحول الموقع إلى موقعة ...

ومنذ أغلقها العدوان الإسرائيلى الغادر فى يونيو ، تعرضت القناة لحملات ومؤامرات ضارية وسفيهة ، بالفعل وبالقول وبالصمت خططت ، تستهدف النيل منها والتقليل من قيمتها وتحويل شرايين الحياة عنها بل وإهالة تراب النسيان (والصحراء إن أمكن!) عليها إلى الأبد . نعم ، وأد القناة حتى الردم ، ذلك هو حلم المنى عند أعداء مصر . (أليس ذلك — جزئياً — معنى ما فعله العدو الإسرائيلى حين رمى بسده الحجرى المسلح عبر القناة عندالدفرسوار؟)

ومنذ بعض الوقت ، إحين أتعرض السد العالى فى مصر لتلك الهجمة المفاجئة والجهول من حملات التشكيك والتشهير حتى وصلت فعلا إلى حد هذه الصيحة الوندالية النكراء « اهدموا السد ! » ، بدا وشيكاً أن أحدهم لا شك مطالب غداً برقبة القناة ! وبالفعل ، فلقد تصاعدت واستشرت فى السنوات الأخيرة حملات الأعداء على قناتنا فى الخارج ، وانهالت النبوءات السوداء عليها وعلى مستقبلها ، حتى ليوشك من يطالع أو يتابع ما يكتب عنها أن يظن أنها قد تحولت إلى حفائر أو حفريات أو إلى نوع ما جديد من الآثار البحرية ...

* وهكذا : هدم السد هنا ، وردم القناة هناك ، ذلك هو القاسم المشترك بين أعداء مصر واللحن الدال (اللايتموتيف) عليهم فى

الداخل والخارج ، فى السياسة والاقتصاد ، فى السر والعلن ، وفى النور والظلام .. الخ . ولعلها أكثر من مصادفة أن ترتبط القناة والسد فى ضمير الأعداء الأسود مثلما ترابطا من قبل فى ضمير أمتنا الصامدة فى مرحلة النضال والصراع السياسى .

وللحقيقة والتاريخ ، فليس جديداً أن تتعرض القناة لحملات التشكيك والتشويه . غير أن هذه النغمة لم تبدأ إلا فجأة منذ التأميم وبعد أن « ضاعت » على الاستعمار وانتقلت إلى ملكية الوطن الأب . فما أكثر ما كتب فيما بين حربى ١٩٥٦ ، ١٩٦٧ عن الأخطار العديدة التى تهدد مستقبل القناة ، والتى كذبتها التجربة الواقعية بعد ذلك بصورة سافرة وساخرة . وبعد أن كان الاستعمار على استعداد لأن يفعل أى شيء ، بما فى ذلك حتى الذهاب إلى الحرب ، لكى يدافع عن القناة المغتصبة ويدعم موقفها وقبضته عليها ويؤكد حيويتها الفائقة لمصالح الغرب و « العالم الحر » المزعوم ، أصبح لا يكاد يبالى بها بل ويحاربها خفية وعلناً ويتمنى لها سوء المصير .

على أن حملة الكراهية على القناة هذه اتخذت أبعاداً مختلفة تماماً وخطيرة جداً منذ عدوان يونيو الذى شلها لثانى مرة خلال عقد واحد تقريباً ولنحو ثمانى سنوات متصلة لأول مرة فى تاريخ القناة حتى أصبحت بالفعل مجرد ترعة آسنة راكدة ولا نقول قطعة

من « الطبيعة الميتة » . ولسنا بحاجة إلى أن نقول إن الصهيونية العالمية ، وإسرائيل ، بجانب الإمبريالية العالمية ولكن أكثر منها ، هى التى تقف خلف هذه الحملة المسعورة وهى التى تقودها وتغذيها .

ومن الناحية الأخرى فإن هناك من المحايدين أو حتى الأصدقاء من يتخوفون على مستقبل القناة ، ويشفقون ألا تعود إلى سابق مكانتها بعد إعادة فتحها ، أو على الأقل فإنها فى رأيهم لن تستعيدها بسهولة ودون معركة قاسية ومريرة .

وآخرون ، من أصحاب السفن خاصة ، يعتقدون أو يروجون أنها لن تعود إلى حجمها السابق فى التجارة الدولية أو تنجح النجاح الكبير الذى تريده مصر . فعلى سبيل المثال ، كتب مايكل بيلرفى التايمز فى بداية العام الحالى ١٩٧٥ مقالا بعنوان « مستقبل قناة السويس » افتتحه بتساؤله « هل حقاً سيتم فتح قناة السويس أمام الملاحة فى العام الحالى ؟ وإذا فتحت ، فما هو حجم العمل الذى ستقوم به ؟ » ، ثم أجاب على نفسه قائلا « إن أصحاب السفن يشعرون بالشك إزاء هاتين المسألتين ، بل إن بعضهم يعتقدون أنها سوف تفشل تجارياً ، ولن تصبح منجماً للذهب كما تأمل مصر » . ولسنا بحاجة بالطبع إلى أن نرد على هذه الغمزات المغرضة ، فلقد تولى

الواقع الإجابة : القناة فتحت ، والحركة تتدفق تباعاً بصورة تكذب نبوءة أولئك العرافين الأدعياء .

ومع ذلك ، وحتى بعد أن أعيد افتتاح القناة بنجاح ، فلا زال هناك من يشكك أو يتحفظ . فمثلا ، يلزم معظم المراقبين فى الولايات المتحدة الحذر والتحفظ فى التنبؤ بمدى آثار إعادة فتح القناة على التجارة الدولية ، ويرون أن بترول الخليج بالذات المتجه غرباً سيستمر فى التحرك عن طريق رأس الرجاء الصالح .

فهل صحيح ذلك كله أو بعضه ؟ هل القناة حقاً فى خطر أى خطر ، أو فقدت إلى أى أمد أى قدر من دورها كما يرجف الأعداء ؟ أتجاوزتها المتغيرات الدولية فى الجيوستراتيجية العالمية بعد أن كانت واسطة العقد بل قطب الجاذبية فيها وضابط إيقاعها الحاكم والمتحكم ؟ والبترول ، توأم القناة وعميلها الأساسى الذى نشأ وشب ونما تحت وصايتها وفى رعايتها ، هل قد خرج فى النهاية على طاعتها وتجاوزها ليفرض عليها وصايته هو ؟ إن العلاقة بين البترول والقناة هى اقتصادياً وتجارياً علاقة عضوية حتمية كتلك التى كانت بين القناة والسد نضالياً وسياسياً ، فهل تعود كما كانت ؟ والآن وقد عادت القناة بعد افتتاحها من جديد للملاحة تحتل صدر الصحف العالمية ، فهل تعود لتحتل مكان الصدارة فى الملاحة العالمية والتجارة البحرية الدولية مثلما فعلت باستمرار ؟ وبعيداً عن طمأنينة

الجهل أو التجاهل وعن خداع النفس بدواعي الوطنية أو التحرج من مواجهة الحقائق القاسية فى عينها ، وبعيداً كذلك عن خداع الغير وابتلاع طعم الأعداء ، أين وجه الحق والحقيقة فى مستقبل القناة ؟ بالضبط والدقة وبكل الموضوعية والتجرد ، ما هى التحديات الحقيقية التي تواجه قناة مصر ومصر القناة ، وما هى احتمالات المستقبل وآفاقه ؟

إذا كان لنا أن نستبق النتائج ، فإن لنا أن نطمئن ، رغم كل التحديات والعقبات ، أن مستقبل القناة وثيق كما هو مضمون بل ومبشر أكثر مما كان فى أى وقت مضى ، فقط بشرط أن نقبل بالتحدى وأن نتصدى للخطر ، باليقظة ، بالإصرار ، بالتخطيط الدؤوب ، ثم بالعمل الحازم الحاسم . المهم فى رؤيتنا أن نتحاشى مزالق كل من التهوين والتهويل ، وألا نتورط فى أى من نقيضى القلق المذعور أو خدر الطمأنينة الزائفة ، بحيث نميز بوضوح العلم وموضوعيته بين الحجم الطبيعى للخطر الحقيقى وبين مبالغات الأعداء التى تضاعفه بالكذب والتضليل أضعافاً . ومن هنا نبدأ ...

خريطة الخطر

والأخطار التى تتعرض لها القناة — وأخطار لا شك هناك ، وأخطار حقيقية هى بالتأكيد — تنقسم أساساً إلى نوعين : أخطار سياسية — استراتيجية ، وأخرى اقتصادية — تكنولوجية . فالقناة

ليست مجرد ممر ملاحى فقط ، ليست عملية نقل وتجارة واقتصاد فحسب ، أى استراتيجية سلم وكفى ، وإنما هى أيضاً وبالدرجة الأولى سلاح سياسى واستراتيجية حرب تصل انعكاساتها وإشعاعاتها إلى كل المحيطات والبحار السبعة وتمثل موقعاً حاكماً فى استراتيجية الصراع البحرى العالمى مثلما تشكل عقدة نووية فى الملاحة والتجارة الدولية .

فأما الأخطار الأولى فتتمثل فى المحل الأول فى الوجود الإسرائيلى وعدواناته المتكررة القائمة أو الكامنة والمسلطة أبداً ، ثم كل ما يتصل بالصراع العربى — الاسرائيلى عموماً من ضوابط وتداخلات معقدة وانعكاسات وظلال مستمدة من لعبة السياسة الدولية واستراتيجية القوة العالمية . أما الثانية فنقصد بها صراع النقل البحرى عموماً كما يتمثل فى منافسة الطرق البديلة ، برية كانت أو بحرية ، أنابيب أو ناقلات — فى هذه الحالة أنابيب المشرق وناقلات الغرب ، ولكن بالأخص والتحديد الناقلات العملاقة وطريق الرأس .

ومن البداية يجب أن ندرك تماماً أن هاتين المجموعتين من الأخطار ليستا منفصلتين عن بعضهما البعض ولا اجتمعتا صدفة واتفاقاً ، بل هما مترابطتان إلى أقصى حد ارتباط النتيجة بالسبب والفرع بالأصل ، حتى ليمكن أن نعتبرهما وحدة عضوية واحدة أو وجهين لعملة واحدة : فالعدوان الاسرائيلى الذى عطل القناة

هو أولا وأخيراً الذى دفع إلى البحث عن طرق وطرائق بديلة ثم خلق بين الإثنتين ، الطرق والطرائق ، مصلحة مشتركة مؤكدة فى خنق القناة وإبقائها « فى النفتالين » إلى أقصى أمد ممكن .

ولا بد كذلك أن نعى جيداً أن هذه الطرق والطرائق قد أصبحت اليوم حقائق واقعة وقائمة لها قوة الاندفاع وثقل القصور الذاتى ، وأنها تقاتل لتبقى إلى الأبد على وجودها ومواقعها الجديدة المكتسبة . بمعنى آخر ، ينبغى أن ندرك بلا أوهام أن هناك الآن فى العالم من قد أصبحت لهم مصلحة مكتسبة ، إن لم نقل موروثة ، فى تجميد بل ووأد قناة السويس إن أمكن . أى أنهم أعداء طبيعيون ، وافدون أو تقليديون ، للقناة .

وهذه الأطراف عديد لونها ، شتيت موقعها ، تتراوح ما بين دول معادية وقوى سياسية وسياسات استراتيجية ومصالح تجارية ، وتنتشر على مدى شبكة مترامية تكاد تغطى معظم أركان الكرة الأرضية بنصفيها الشرقى والغربى وقاراتها الشمالية والجنوبية ، ولكنها جميعاً تجتمع فى حلف غير مقدس ضد القناة وصاحبتها مصر . غير أنه فى عين القلب والصميم من هذا الحلف يمكن دائماً بل مسبقاً أن نرى يد العدو الإسرائيلى القاتلة ووجه الصهيونية العالمية القبيح .

إسرائيل ، سنرى حالا ، ليست فقط العدو الأول والأساسى لمصر ، ولا كذلك للعرب وبترولهم ، ولكنها أيضاً العدو الأول

والأخطر للقناة : هى المحرك الأول والفاعل الأصلى وراء كل الأخطار التى تهددها ، هى التى تسببت فى تداعى كل سلسلة الإنقلابات والمتغيرات التى خلقت هذه الأخطار ، وهى المستفيد الأول من كل ضرر أصابها أو يصيبها ، وهى أخيراً وفى التحليل النهائى عنصر الاضطراب والقلق الأسى ليس فقط فى سلام وأمن المنطقة ولكن أيضاً فى استقرار واقتصادية كل شبكة النقل العالمى المرتكزة على القناة وحولها .

وإذا كانت فلسطين من بين العرب هى كبرى ضحايا إسرائيل بداهة ، فان مصر بعدها هى أكبر من عانى من وجودها ، ليس فقط بما بذلت من دم ومال ولكن أيضاً بما تتعرض له من أزمات ومشاكل فى الداخل والخارج . وليس هناك أدنى شك أن إسرائيل هى أكبر عامل منفرد فى تأزيم ، ولا نقول « سرطنة » ، اقتصادها وتعثر تخطيطها وخلخلة واضطراب تنميتها . إنها باختصار النواة الدفينة الكامنة والبؤرة « الصديدية » المزمنة خلف كل المتاعب والأخطار السياسية — الاستراتيجية وكذلك الاقتصادية والمادية التى تحدق بقناة مصر وبمصر القناة .

القناة ومتغيرات الاستراتيجية العالمية

وحتى نبدأ القصة من البداية ، يحسن أن نميز بين مرحلتين أساسيتين من تطور الاستراتيجية العالمية والإقليمية انعكستا مباشرة

على القناة ، فتطورت معها وظيفتها ودورها ، وبالتالى الأخطار الخارجية التى يمكن أن تحدق بها . وهاتان هما المرحلة الاستعمارية ومرحلة التحرير .

ففى العصر الاستعمارى ، الذى استمر طويلا حتى الحرب الثانية ومنتصف القرن تقريباً ، كانت الصورة العامة بسيطة وواضحة استراتيجياً بقدر ما كانت مؤسفة وطنياً وقومياً . فلقد كانت القناة أساساً حلقة الوصل بين الشرق والغرب ، وبخاصة بين آسيا وأوربا ، وبالأخص بين الشرق الأقصى وغرب أوربا ، ولكن بالأخص جداً بين الهند وبريطانيا . وفى هذا الإطار الأخير كان دور القناة التقليدى هو « خط حياة الإمبراطورية » و « شريان الهند » و « عنق بريطانيا » . ومن هنا بالذات كانت بدايات الاحتلال البريطانى لمصر أولا ، ثم استماتته بعد ذلك فى البقاء فى الوادى فى وجه المقاومة الوطنية الباسلة ، ثم كان أخيراً انحساره تحت ضغط هذه المقاومة إلى منطقة القناة وحدها حيث ظل يحتفظ لنفسه بأكبر قاعدة عسكرية عبر البحار فى العالم .

ومن هنا أيضاً ، وليس من هناك ، نفهم لماذا قيل إن مصر كانت تابعة للقناة ، بدل أن تكون القناة تابعة لمصر ، فيها وليست منها ، أو على الأقل منها وليست لها . لقد جددت القناة بلا شك شباب موقع مصر الجغرافى ، ولكنها جعلت منها بوابة دموية من

الناحية الاستراتيجية . وإذا كان من الخطأ والخلط أن نقول كما يقال أحياناً إن القناة بذلك قد جنت على مصر أو إن موقعنا قد جنى على استقلالنا ، فيبقى صحيحاً مع ذلك أن القناة باتت من أسف ممراً للاستعمار ومقراً ، سبباً ونتيجة . وعلى سبيل المثال ، فما أكثر ما تردد فى الأدب الاستعمارى ذلك الزعم السقيم من أن بلداً بموقع مصر لا يمكن أن يكون ملكاً خالصاً لنفسه ، وأنه منذ شقت قناته لا يمكن إلا أن ينتمى إلى « العالم المتحضر » على العموم والشيوع . . .

وكما اتخذت القناة مبررا وذريعة لاحتلال مصر والبقاء فيها طويلا كالمرض المتوطن ، كانت أيضاً أداته فى قهر المستعمرات عبر البحار « وشرق السويس » والاستشراء فيها كالوباء المنتشر . وهنا أيضاً ، من المغالطة أو السذاجة أن نتساءل : من جنى على من : القناة على الشرق أم الشرق على مصر ، فانما الاثنان ضحية مشتركة لفاعل واحد هو الاستعمار .

وعلى أية حال ، ومهما يكن من أمر ، فاذا كانت القناة رغم إرادتها قد سهلت للاستعمار القديم مهمته فى الشرق ، فانها هى بالذات والتحديد التى ردت إليه حريته واعتباره فيما بعد : فعلى ضفاف القناة ومن أجل استردادها دارت معركة السويس المجيدة ١٩٥٦ ، تلك التى دفنت الاستعمار وعصر الاستعمار

والامبراطورية إلى الأبد ودشنت بلا جدال عصر التحرير فى العالم وافتتحت موجة الاستقلال فى العالم الثالث بأسره . وبذلك جاءت القناة آخر وأخطر نهايات الاستعمار القديم مثلما كانت من أبرز بداياته ؛ بدأت بوابة للاستعمار ومدخلا ، فصارت مقبرته وجبانته . لقد انتقمت القناة لنفسها ولضحاياها ، ردت الدين واستردت الرهينة ...

ومن هنا وهناك جميعاً نفهم أخيراً لماذا كانت قناة مصر ، فى عصر ديبلوماسية البوارج المسلحة ذاك ، أهم عنصر منفرد على الإطلاق فى الجغرافيا السياسية لا لمصر وحدها ولكن للعالم العربى والشرق الأوسط بأسره . وعلى سبيل المثـــال ، فطوال العصر الاستعمارى هذا كان الخليج العربى استراتيجياً وجيوبوليتيكياً مجرد تابع أو ملحق أو قاعدة خلفية لقناة السويس ، التى لم تكن بدورها مجرد بوابة أو قاعدة أمامية متقدمة وإنما بحق عاصمة المنطقة برمتها استراتيجياً وقطب الرحى فى هيكلها الجيوبوليتيكى جميعاً . ولم يكن ذلك كله إلا مصداقاً لمقولة نابليون التنبوئية « قل لى من يسيطر على مصر ، أقل لك من يسيطر على العالم » . بل لقد عد موقع مصر الجغرافى أهم موقع على خريطة العالم السياسية ، كما وصفت مصر مراراً بأنها « أهم بلد فى العالم » ...

ثورتا التحرير والبترول

منذ حوالى منتصف القرن تبدأ مرحلة جديدة ، ثورية حتى النخاع ، إذ اجتمعت فيها كأنما على ميعاد أربعة متغيرات جذرية ولكنها متعارضة ومتضاربة فى آثارها . ولهذا تبدو الصورة الجديدة مركبة بالغة التعقيد . تلك العوامل هى ثورة التحرير الوطنى وتصفية الاستعمار القديم ، وثورة البترول العربى ، بداية العصر النووى ، ثم قيام إسرائيل على ضلوع القناة . هنا ، مع طرد الاستعمار من مصر والعالم العربى كما من العالم الثالث والمداريات ، أصبحت القناة حلقة الوصل بين أوربا الغربية بعامة وبين الشرق الأوسط بخاصة ، أكثر منها بين بريطانيا بخاصة وبين الشرق الأقصى بعامة .

ثم مع تفجر البترول فى الشرق العربى خاصة والشرق الأوسط عامة ، تحولت القناة من « شريان الامبراطورية » كما كانت إلى « شريان الزيت » . فكما أصبح الخليج العربى « خليج النفط » بامتياز ، أصبحت قناة السويس هى « قناة البترول » بالضرورة : وبالتالى أضحت القناة بحق عنق أوربا الغربية التى تعيش على البترول ، وتعيش فى البترول على الشرق الأوسط . ذلك أن حركة البترول فى القناة كانت تمثل فى المتوسط أكثر من ٧٠ فى المائة من مجموع الحمولة العابرة ، بينما كانت هى بدورها تحتكر نقل ٧٠ فى المائة على الأقل من بترول الشرق الأوسط المتحرك غرباً .

وهكذا أيضاً نشأ « زواج اقتصادى » وثيق بين بترول العرب وقناة العرب ، وكانت القناة بلا جدال أهم ممر عالمى استراتيجى لأهم سلعة استراتيجية فى العالم . وفى ظل هذه العلاقة العضوية الحاسمة والحتمية والمخصبة باتت القناة تنمو مع البترول صعدا فى علاقة طردية موجبة ، حركة ودخلا ، عمقاً واتساعاً ، لا سيما بعد معركة التأميم المظفرة التى نقلت القناة إلى السيادة والملكية المصرية المطلقة فبدأت معها مشروعات التوسيع المفتوح التى استهدفت مضاعفة طاقة القناة إلى أقصى حد ممكن .

ولقد جاءت حركة البترول المتسارعة لتعطى القناة بطبيعة الحال دفعة عظمى جديدة ، جددت شبابها مرة أخرى ، وجعلت منها لأول مرة مصدراً هاماً من مصادر الدخل القومى ، بحيث يمكن القول إنها أصبحت بمثابة واد آخر مصغر أضيف إلى الوادى الأخضر . إن يكن النيل ، بعبارة أخرى ، شريان مصر ، فقد أصبحت القناة وريدها . وبالتالى ، نحن نخلص ، فان القناة إن تكن عنق مصر استراتيجياً ، فقد أصبحت أيضاً حبل الوريد اقتصادياً . وتلك فى مجملها بلا زيادة ولا نقصان هى مكانة القناة ومكانها فى كيان مصر فى السلم وفى الحرب .

غير أنه لن يخفى فى هذا ، من الناحية الأخرى ، أن اعتماد

دور القناة على نشاط الخليج العربى ، وبالتالى تبعيته له ، قد أخذ يزداد أكثر وأكثر . وبعد أن كان الخليج تابعاً للقناة فى أكثر من معنى ، أصبح العكس هو الصحيح إلى حد أو آخر . ورغم تعاظم دور القناة ودخلها المطرد ، إلا أنه أيضاً أخذ يتضاءل نسبياً إذا ما قورن بمجمل تدفق عائدات وأرباح بترول الخليج . وقد تزايد هذا الاتجاه مع الطفرة الهائلة ثم المذهلة فى تدفق بترول الخليج ، ثم أكثر من ذلك فى تدفق عائداته ودخوله . وقد وصل هذا الوضع إلى أقصاه بعد حرب أكتوبر التى دفعت بأسعار البترول إلى آفاق لم تكن متصورة قط من قبل . ولم يعد هناك تناسب أو مجال للمقارنة بين دخل القناة المحدود ، الذى لم يتعد سقفه المائة مليون جنيه إلا بالكاد ، وبين دخل بترول الخليج بأرقامه الفلكية التى تدور الآن حول مئات البلايين من الدولارات .

والواقع أن هذا يعكس إلى حد معين الإنقلابات الاستراتيجية الخطيرة التى أحدثها البترول داخل العالم العربى . فرغم كل القيمة الاستراتيجية للقناة ، فان البترول كسلعة استراتيجية حيوية فى ذاتها قد جاء ليعطى قيمة استراتيجية بلا حدود للخليج . وكان معنى هذا أن القيمة الاستراتيجية لثروة الموضع وموارده قد تفوقت كثيراً على القيمة التقليدية للموقع ومكاسبه . وفى النتيجة ، نخشى أن مركز الثقل الاستراتيجى فى المنطقة أخذ يزحف ويتحرك وئيداً ولكن

أكيداً من القناة إلى الخليج . ولعل انتقال بؤرة الصراع العالمى وأطماع القوى العظمى حالياً إلى الخليج أبسط وأوضح مؤشر إلى هذه الهجرة .

ويعبر البعض عن هذه التحولات الجيوستراتيجية البازغة أو البارزة بطريقة أخرى قائلين إن الخليج العربى قد أصبح الآن مركز الصراع العالمى فى المنطقة (التكالب على البترول) بينما أصبحت القناة ومصر مركز الصراع المحلى فيها (الصراع العربى — الإسرائيلى) ، وذلك بعد أن كان العكس هو الصحيح : القناة بؤرة الصراع العالمى فى المنطقـة ، والخليج موضع لمجرد صراع محلى جانبى على الهامش . ومعنى هذا التشخيص إن صح أن القلب والأطراف الجغرافية من المنطقة قد تبادلت الأدوار الاستراتيجية فيما بينها ، بحيث انقلب النمط ظهرا لبطن أو بطناً لظهر ، فأصبح القلب الجغرافى هامشيا والأطراف الجغرافية مركزية . وأيا كان مدى الصحة أو غير ذلك فى هذا التصور ، فلا مجال للشك فى أن البترول قد أثر على توزيع وتركيب القيم والأوزان والأدوار الاستراتيجية والسياسية فى المنطقة بشكل لا يمكن تجاهله .

القناة والعصر النووى

وإذا كانت تلك هى أبرز نتائج وآثار عاملى ثورة التحرير الوطنى وثورة البترول العربى على القناة ، فقد جاءت الآثار العكسية للعاملين الآخرين المعاصرين ، العصر النووى وزرع إسرائيل ، فى الاتجاه نفسه تقريباً . فعن الأول ، من المحقق أن الاستراتيجية النووية ، بما اختزلت من عنصر المسافة وألغت من أبعاد المكان ، وبالتالى بما انتقصت كثيراً من عامل الموقع الجغرافى بالمعنى الكلاسيكى القديم ، قد قللت إلى حد أو آخر من قيمة القناة فى الاستراتيجية العالمية ، وخاصة فى استراتيجية البحرية العسكرية (وإن ظلت قيمتها الاقتصادية والتجارية ثابتة كما هى تماماً وغير منقوصة على الإطلاق) . أو كما قيل ، البوارج الحربية ، ابنة منتصف القرن ١٩ وسيدة البحار فيه ، ضاعفت القيمة الاستراتيجية للقناة ، والصواريخ النووية ، ابنة منتصف القرن ٢٠ وسيدة الفضاء فيه ، أضعفتها ...

والمقول أن هذا ، إلى جانب الكفاح الوطنى الملتهب والضاغط ، كان أحد الأسباب التكميلية التى دفعت الاستعمار البريطانى فى النهاية أن « يضع عصاه على كتفه ويرحل » . ففضلا عن أن قاعدة

عسكرية « دفاعية » ، بالغة ما بلغت من الضخامة والقوة ، تفقد معظم قيمتها وفاعليتها حين تصبح وظيفتها مجرد أن تدافع عن نفسها وسط أرض معادية ، فإنها كذلك تفقد ما تبقى لها من معنى ومبرر حين تصبح هدفاً مباشراً للصواريخ عابرة القارات . وأيا ما كان ، وفى التحليل الأخير ، فأغلب الظن أن القناة قد فقدت فى العصر النووى قدراً ما من قيمتها الاستراتيجية التقليدية القديمة . وليس هذا شراً مطلقاً أو شيئاً سيئاً بالضرورة من وجهة النظر الوطنية ، لأنه على الأقل يحد من الأخطار الخارجية والأطماع الاستعمارية .

ومع ذلك ، بل ولذلك السبب بعينه ، وإنما بطريقة متناقضة ولكنها مفهومة ، لم تلبث القناة أن استعادت معظم قيمتها الاستراتيجية حتى عادت اليوم بؤرة لكل الحسابات ، ولا نقول التطلعات ، الجديدة فى الاستراتيجيات البحرية العالمية المعاصرة ، ولا سيما عند القوتين الأعظم . لقد استعادت « بالفعل » ما فقدت « بالقوة » . ذلك أن العصر النووى حمل معه جرثومة شلله ، فلقد حيد ميزان الرعب النووى بطريقة ديالكتيكية ولكنها منطقية جداً كل فاعليته ووضع الترسانة النووية العالمية برمتها فى « النفتالين » حتى تحولت إلى مجرد « بركان خامد » كما قيل . من ثم عادت الاستراتيجية الكلاسيكية ، بعناصرها التقليدية القديمة من مواقع جغرافية وقواعد

عسكرية وممرات مائية ... الخ ، عادت تحتل الصدارة الفعليةمن جديد وكأمر واقع .

هنا عادت القناة لتصبح مرة أخرى مركز ثقل الاستراتيجية ، الاستراتيجيةالبحرية على أيةحال ، فىالعالم القديم علىالأقل.وليس أدل على هذامن بروزالقيمةالاستراتيجية القصوى والحرجةمن جديد للبحر المتوسط وكذلك المحيط الهندى ، وبالتالى للبحرالأحمر بينهما ، فى صراع العملاقين من أجل السيادة البحرية . كذلك لا يشهد به كما تشهد مرحلة الستينات والسبعينات التى رأت لأول مرة خروج الاتحاد السوفيتى إلى المحيطات العالمية على نطاق ضخم ، وازدواج الأسطول السادس الأمريكى فى البحر المتوسط بأسطول سوفيتى مكافىء ومنافس ، لا سيما منذ حرب ١٩٦٧ .

وفى هذا السياق الاستراتيجى الحاسم يمكننا أن نفهم تلك الأهمية الفائقة الكامنة لقناة السويس المغلقة ، وأكثر منها تلك الخطورة البالغة التى كان يعلقها الجميع على نتائج وانعكاسات إعادة فتحها ، وأخيراً وبالتالى كل تلك الحسابات والمساومات الحادة السرية والعلنية التى تدور حولها بين الفرقاء العالميين والمحليين . وكل ذلك إنما يذهب ليؤكد القيمة الاستراتيجية المستردة والمضاعفة ، الكامنة والقادمة ، للقناة كقطب الرحى فى الاستراتيجية البحرية ، حتى لعالم « ما بعد الذرة » ...

كيف ، ولماذا ؟ انظر نظرة عريضة إلى خريطة العالم الطبيعية والسياسية . سلسلة المحيط الأطلسى — البحر المتوسط — البحر الأحمر — المحيط الهندى هى بلا جدال السلسلة الفقرية فى عالم القوة البحرية . إنها أخطر « بحيرة » أو « بحر داخلى » فى المحيط الأوقيانوس بموقعها المركزى المتوسط ، وهى « الشارع الرئيسى » فيه من حيث كثافة الملاحة وأحجام الأساطيل التجارية والحربية التى تحرثه وتحرسه ، فضلا عن أنها تتوسط أضخم وأكثف شريحة من البشرية وأعرقها حضارة ، وأبعدها تطوراً وأغزرها إنتاجاً . إنها باختصار الشريان المحورى المطلق فى الملاحة العالمية و « خط الاستواء » الحقيقى للاستراتيجية البحرية الكوكبية .

الآن ركز بؤرتك على قناة السويس داخل هذا الهيكل البحرى. ليست هى فقط واسطة هذا العقد الفريد من حيث الموقع ، ولا هى أيضاً نقطة الارتكاز الحاسمة بين ذراعى القوة والمقاومة فيه ، أى بين قطاع المحيط الأطلسى — البحر المتوسط من ناحية وقطاع البحر الأحمر — المحيط الهندى من الناحية الأخرى ، وإنما هى كذلك وقبل ذلك مفتاح السلسلة كلها ، لأنها هى وحدها التى تمنحها أو تمنعها وحدتها واتصالها . إنها بإيجاز « توكة » على حزام خاصرة العالم القديم كما يقول الكولونيل كول D. H. Cole ، أى هى البؤرة والصمام والقفل والمفتاح جميعاً .

اغلق القناة ، تتمزق السلسلة وتتكسر ويتحول قطاعاها على ضخامتهما إلى مجرد « زقاقين مغلقين » ، بينما تنشطر الأساطيل فيهما أوتوماتيكياً إلى أرخبيلين منفصلين تماماً لا رابط بينهما إلا أن تدور حول الرأس ، أى دورة كاملة حول قارة بأسرها . إغلاق القناة ، يعنى ، يعيد القارة الافريقية مجازياً « شبه الجزيرة » التى كانتها قبل إنشائها ، وفتحها يحيلها « جزيرة » منفصلة عن يابس العالم القديم . وتلك بالدقة هى خريطة الموقف الراهن ، وهى أيضاً مفتاح الصراع الخفى الذى دار بين القوتين الأعظم حول إعادة فتح القناة .

فمن المعروف والمسلم به أن الولايات المتحدة ، باعتبارها تنتمى أكثر إلى استراتيجية نصف الكرة الغربى وتتسيد المحيطين الأطلسى والهادى بسهولة ، لا تجد مصلحة ملحة أو عاجلة فى إعادة فتح القناة ، على العكس تماماً من الاتحاد السوفيتى الذى تتحكم القناة كلية فى استراتيجيته البحرية المتوسعة . بل إن للأولى مصلحة محققة وصامتة فى الإبقاء على القناة مغلقة ، على الأقل كوسيلة حرمان **denial measure** للثانى من حرية الحركة وتوحيد أساطيله فى المتوسط والهندى ، وبالتالى من زيادة وتكثيف وجوده فى المحيط الأخير وكل حوضه وعلى سواحل أفريقيا الشرقية وآسيا الجنوبية ، بكل ما يعنى هذا من تهديد ومجابهة قرب حوض البترول العالمى الأول فى الخليج العربى وعلى طول طريق البترول إلى الغرب .

فبينما يفرض إغلاق القناة على رحلة الأسطول الأمريكى من الأطلسى أو الهادى زيادة نحو ٢٠٠٠ ميل فقط بطريق الرأس ، فانه يضع على الأسطول السوفيتى عبء نحو ٩٠٠٠ ميل إضافية (أى نحو خمسة الأمثال) سواء ذلك من البلطيق أو المتوسط إلى الهندى أو من الهادى إلى المتوسط . أى أن إغلاق القناة يفرض على الأسطول السوفيتى أن يدور إما دورة كاملة وإما نصف دورة حول العالم القديم .

وكل من الأمريكيين والسوفيت طارئون جدد نسبياً على طريق محور السويس البحرى ؛ قدموا إليه حديثاً فقط ، وكلاهما بالتالى ليسوا خبراء فيه تماماً ، وذلك بالقياس إلى الإنجليز ، مهندسيه الأول الذين رادوه ومهدوه حتى تسيدوه وجعلوه من أخص «خصوصياتهم» فى العصر الاستعمارى . ومع ذلك فان للسوفيت على الأمريكيين ميزات أكثر نسبياً ، الأمر الذى كان يضعف دائماً من رغبة أمريكا فى التعجيل باعادة فتح القناة ويضاعف من مصلحتها فى تأجيلها . من ناحية ، لأن قطع الأسطول السوفيتى كقاعدة أصغر حجماً وأقل حمولة ، ومن ثم أقدر على عبور القناة ، على العكس من القطع الأمريكية الضخمة التى لا يمكن لكل وحداتها أن تجتازها خاصة منها حاملات الطائرات العملاقة .

ومن ناحية أخرى ، فان موقف الأسطول السوفيتى على طريق البترول أقوى وأكثر تفوقاً بعامة ، حيث قد نما للسوفيت على طوله صداقات وعلاقات وثيقة وصارت لهم شبه قواعد أو محطات استقبال صديقة فى موانى سواحل الأحمر والهندى . ولسوف يكون لكل تلك الاعتبارات ما بعدها لا شك بعد أن فتحت القناة :

دور الخطر الاسرائيلى

من الثابت تاريخياً أن لإقامة إسرائيل على يد الاستعمار القديم علاقة محددة ومحسوبة منذ البداية بالقناة على وجه التحديد كما بالبترول عموماً فيما بعد : القناة : لتكون — بتعبيرهم — « كلب حراسة » على ضلوعها يؤمنها للاستعمار حين يغادر ، والبترول : لتكون أداة الاستعمار فى المنطقة لتهديده وضمان احتكاره وتدفقه . ولقد أدت إسرائيل دورها المرسوم أول ما أدت فى ١٩٥٦ حين لعبت دور مخلب القط وذنب الأفعى فى العدوان الثلاثى الذى كانت القناة هدفاً له ومسرحاً والذى أدى إلى إغلاق القناة لأكثر من عام ولأول مرة منذ الحرب العالمية الثانية .

على أن الدور الأكبر إنما جاء على يد إسرائيل وحدها ، وذلك فى عدوان ١٩٦٧ الغادر الذى سد القناة للمرة الثانية فى غضون عقد واحد تقريبا ولمدة ثمانى سنوات متصلة ظلت ممتدة

حتى الأمس القريب . ويعنى هذا أن القناة بفعل إسرائيل قد تعطلت مرتين ولأكثر من تسع سنوات خلال نحو ٢٧ سنة منذ وجدت ، أى بنسبة ثلث الفترة كلها تقريباً ، وهى ظاهرة لم تعرفها القناة طوال قرن كامل منذ شقت . ومعنى هذا مباشرة أن إسرائيل بلا أدنى تحفظ هى أكبر خطر عرفته القناة فى تاريخها :

أما عن الخسائر المادية ، فالمقدر أن تكاليف تطهير القناة قد ناهزت بضع مئات من الملايين من الدولارات ، بينما أن تعمير منطقتها يتطلب بدوره أكثر من ٣٠٠٠ مليون جنيه . أما خسائر القناة فى السنوات الثمانى الماضية ، سواء منها المباشرة من تدمير وتخريب عمرانى أو غير المباشرة من تعطيل حركة ونشاط ، وكذلك تكاليف نقل المصانع وفك الورش والتهجير ، ثم عائدات ورسوم المرور الضائعة ، فلا تقل فى مجموعها عن ١٢٠٠ مليون جنيه استرلينى . أما خسائر العالم والتجارة الدولية المترتبة على إغلاق القناة نفسها فقد تراوحت تقديراتها حتى العام الماضى بين ١٢ ، ١٥ ألف مليون جنيه استرلينى (ثمة تقدير أحدث يرتفع بالرقم إلى ٣٧ بليون دولار) .

ولا يحتاج الأمر إلى خيال خارق ، ولا المرء ينبغى له أن يكون اقتصادياً متخصصاً بالضرورة ، لكى نتصور كم كان يمكن لوجه المجتمع والحياة ومستوى المعيشة فى مصر أن تتغير لو لم يكن هذا

النزيف الرأسمالى الرهيب ، ولو أن هذا الرأسمال الضخم ضخ فى شرايين اقتصادها : القرية المصرية مثلا لو حقنت به ، الصناعة ، التعمير ، التنمية ، التخطيط الإقليمى ... الخ .

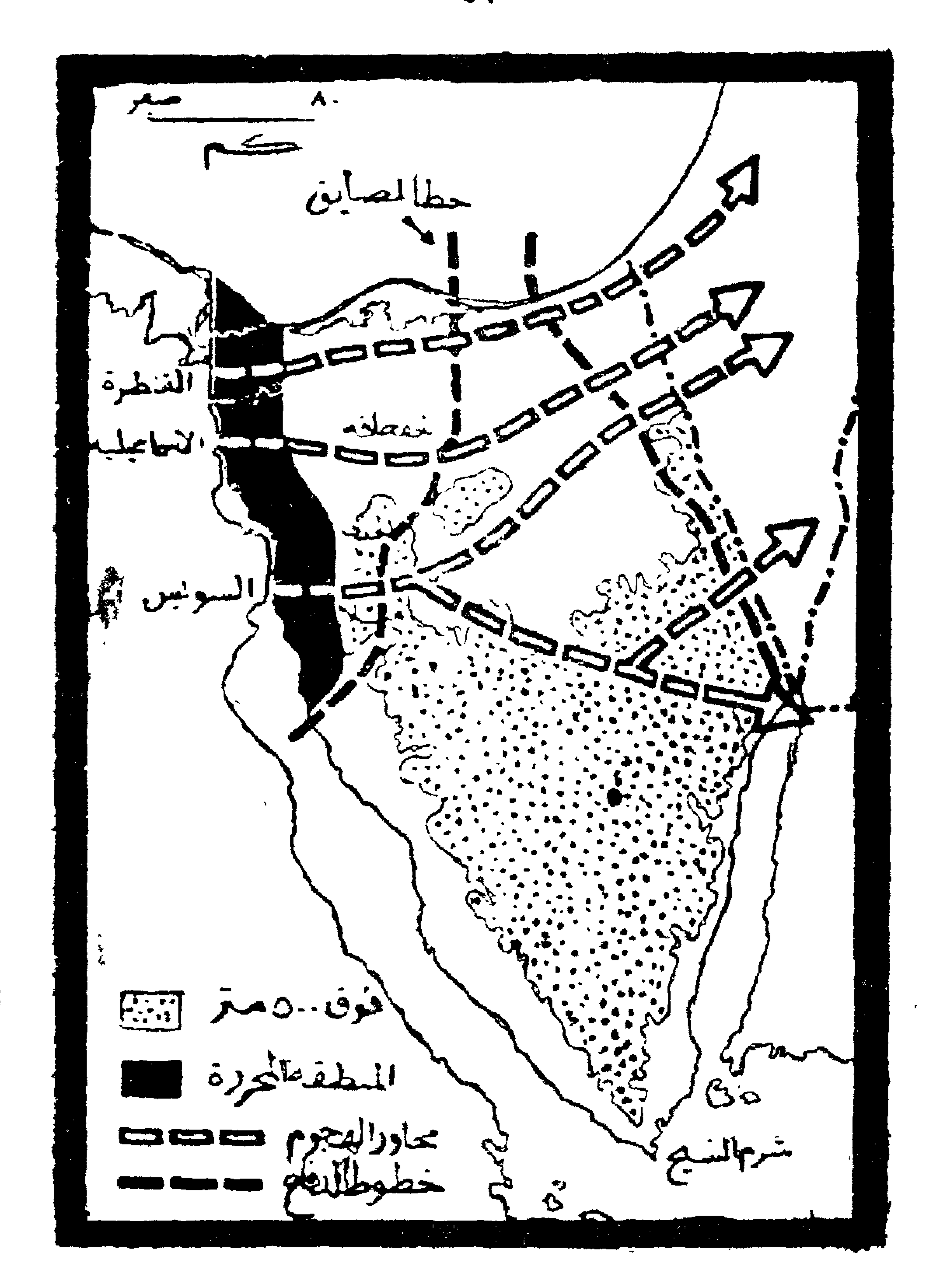
ليس هذا فحسب . فقد حاولت إسرائيل بسفه حقود عقب يونيو مباشرة أن ترتب لنفسها ادعاءات إقليمية بدعوى حق الفتح أو الغزو لتنتزع نصف القناة بالطول (كذا !) . وحين أغرقت مقاومة المدفعية المصرية الباسلة هذه المحاولة الآثمة فى مياهها ، لم تفتأ تكرر عروضها السفيهة بمشاركة مصر فى فتح القناة وتشغيلها على أساس اقتسام عائداتها مناصفة ! وعدا هذا فقداهتبلت إسرائيل أيضاً فرصة النكسة لتحقق مشاريعها وخططها القديمة والموضوعة لوراثة دور القناة نهائياً . ومعروف أن إسرائيل كانت دائماً تهدف إلى « سرقة » موقع مصر الجغرافى وتحلم « بأسر » تجارة المرور منها وتحويلها إليها .

فمن قبل وضعت مشروعاً لقناة بديلة — قناة صهيون — بين خليج العقبة والبحر المتوسط تنافس قناة السويس وتقاسمها وظيفتها الجغرافية . ولكن هذا المشروع الخرافى المجنون ، الذى كان ينبع فقط من محض خيال مريض وحقد ضار ، انتهى منطقياً إلى سلة مهملات التاريخ بل إلى مقبرته . فلقد كان مضاداً لكل حقائق العلم

الطبيعة ، الجغرافيا والتضاريس ، الاقتصاد والسياسة ، بل والتاريخ والمنطق .

ولنذكر — بالمناسبة — أن هذه ليست أول مرة يفكر عدو مصر فى المنطقة فى بديل منافس لقناتها . فقد لا يعلم الكثيرون أن الاحتلال البريطانى بعد أن استقر فى مصر هدد دى لسبس فى أواخر القرن بشق « قناة ثانية » بجوار قناة السويس ، وذلك للضغط على الإدارة الفرنسية للشركة ولإخضاعها لسيطرته . ولكن المشروع كان حرياً بأن ينتهى إلى الفشل كما انتهى المشروع الصهيونى فيما بعد ، ولم يزد كل منهما فى الحقيقة عن أن يكون قطعة من أفكار التمنى والحرب النفسية .

غير أن يونيو ، من الناحية الأخرى ، منح إسرائيل فرصة استكمال وتحقيق مشروعها لأنبوب بترولى يصل ما بين إيلات وعسقلان بطاقة نحو ٧٠ — ٨٠ مليون طن سنوياً . كما أن انفتاح البحر الأحمر أمامها أمن لها شحنات البترول الإيرانى الذى اعتمد عليه المشروع . كذلك مدت إسرائيل خطاً للنقل البرى بالسيارات اللورى على نفس الطريق استغلالا لتجارة المرور بين الشرق والغرب وباختصار ، حاولت إسرائيل أن تستثمر احتلالها لسيناء لتبتز موقع مصر الجغرافى وتعتصر من مكاسبه أقصى ما يمكنها .



قناة السويس هى خط الدفاع الثالث والأخير فى سيناء ، ولكن خط المضايق (خط الدفاع الثانى والأوسط والحاكم) يمثل الحد الأدنى من ضمان أمن الملاحة فى القناة

معنى الخطر الاسرائيلى

وعند هذا الحد ، ينبغى أن نتوقف قليلا لنتساءل : ما هو المعنى الشامل ، التاريخى والجغرافى والاستراتيجى ، فى كلمة واحدة المغزى الجيوستراتيجى ، للخطر الإسرائيلى على قناة مصر ؟ الجواب الوحيد هو أنه يكرر ، نكاد نقول بحذافيره ، الخطر الصليبى فى كل نتائجه وانعكاساته ومحمولاته وكذلك ملابساته. بل الواقع أننا كنا منذ يونيو وحتى إعادة فتح القناة نعيش بالفعل، بصفة موقتة عابرة بالطبع ، فى نمط الجغرافيا التاريخية للعصور الوسطى ، وذلك بفعل الخطر الإسرائيلى ومن هم وراءه . فالغزوة الصهيونية الغشوم ، تلك التى تنبع عقلياً وعقائدياً من أوهام وخرافات الماضى السحيق وتضع عقارب الساعة حضارياً إلى الوراء عشرات القرون ، تعود فتقترب بنا اقتراباً شديداً من استراتيجيات الصراع التاريخى فى المنطقة أثناء العصور الوسطى بالتحديد حين اجتمع الغزو الصليبى مع كشف البرتغال لطريق رأس الرجاء الصالح . فلقد تضافر التهديد الصليبى لطرق التجارة فى الشرق العربى حينذاك مع العداء الغربى وأطماعه الاستعمارية على تحويل التجارة التاريخية بين الشرق والغرب ، تجارة التوابل والبهار والحرير والنفائس ،

عن المنطقة إلى الرأس . وتمت بذلك عملية « أسر نقلى » عظمى transport capture قضت على تجارة المرور والوساطة فسلبت المنطقة مكاسبها المادية الهائلة .

ولقد كان هذا فى مجمله ضربة قاصمة لموقعها الجغرافى ولدورها الاستراتيجى ، بحيث تغيرت خريطة العالم المعروف تماماً . فاذا البحر المتوسط بشاطئيه ، خلية النشاط التجارى العارمة فى العصور الوسطى ، يتحول إلى مجرد بركة صيد أو بحيرة راكدة آسنة موانيها ابتداء من الإسكندرية إلى بيروت ومن جنوه إلى البندقيه وأمالفى وسالرنو وسائر الموانى ودول المدن الإيطالية ، فضلا عن كل موانى البحر الأحمر . وفى المقابل ، انتقل النشاط البحرى الملاحى والاستراتيجى على يد البرتغال إلى المحيط الهندى والخليج العربى ومضيق هرمز .

وهذا بالضبط — أليس كذلك ؟ — ما يتكرر اليوم : تجارة الشرق — الغرب تحولت إلى طريق الرأس ، حركة البترول — توابل الشرق الجديدة وبهار القرن العشرين — هاجرت بالمثل، البحر المتوسط تحول إلى ذراع مقطوعة وهامشية ، ففقدت كل موانيه نسبة خطيرة من نشاطاتها وحركتها وتعرضت حينا ما للبطالة وأحياناً للخسائر المادية ... الخ . ومرة أخرى كانت مصر والشام وإيطاليا أكثر المتضررين ، الإسكندرية وبورسعيد وبيروت كتريست وجنوه ونابولى .

(يلفت النظر هنا بصفة خاصة موقف إيطاليا وموانيها . فهى أشد دول الجانب الأوربى من البحر تأثراً وحساسية بالقناة ، فى الحاضر كما فى الماضى على السواء . وهذا بلا شك ما يفسر اهتمامها الحاد بالقناة وأوضاعها ، وكذلك حرصها الشديد على المشاركة الهامة فى تمويل خط سوميد الذى يكمل القناة فى حركة البترول من الخليج إلى أوربا . وكل هذا وغيره دليل آخر على وحدة البحر المتوسط بشاطئيه ، وعلى أن الأمن الأوربى مرتبط ارتباطاً وثيقاً بأمن الشرق الأوسط ، بل وعلى أن قناة السويس بالذات هى أخطر حلقة وصل بين كلا الأمنين .)

ولكى تتم المناظرة ويكتمل التطابق ، فكما ورث المحيط الهندى دور ونشاط البحر الأبيض المتوسط أيام البرتغال ، ها هو ذا الصراع البحرى وأساطيل الدول العظمى تنتقل إلى المحيط الهندى ، بينما تحرك مركز الثقل والأهمية والأولوية الاستراتيجى والاقتصادى من دائرة قناة السويس إلى دائرة الخليج العربى . وبعد أن كان استراتيجيو الماضى ابتداء من نابليون حتى الإنجليز يعتبرون مصر وقناتها أهم موقع استراتيجى فى العالم ، أصبحنا الآن نسمع من يعتبر الخليج أهم وأخطر بؤرة استراتيجية فى الدنيا — الأمريكيون بالذات بدأوا الآن فقط « يعيدون اكتشاف » مقولة بطرس الأكبر « من يسيطر على الخليج العربى ، يسيطر على العالم » ..؟

خلاصة القول ، فان المحيط الهندى ، نصف المحيط الذى يشبه البحر المتوسط فى شكله الجغرافى وعمرانه والذى يوصف أحياناً بحر آسيا — أفريقيا المتوسط ، يوشك أن يصبح هو البحر الأبيض المتوسط الجديد فى عالم بلا سويس ... هذا بينما تحول البحر الأحمر ، هذا الخندق الأخدودى المتطاول ، إلى مجرد زقاق مغلق ، وتعطلت حركة موانيه ابتداء من القصير وبور سودان إلى جدة والحديدة ، ولكن بالأخص السويس على رأسه فى الشمال وعدن على بوابته فى الجنوب ، حيث يكاد الموقف فى الحالة الأخيرة يصل إلى حد إفلاس ميناء ، وإفلاس الميناء إلى حد إفلاس دولة ...

أكثر من هـذا ، حتى على المستوى التفصيلى الدقيق تكرر سلبيات الماضى الوسيط . فالتهديد الصليبى لطرق القوافل والحج والنقل ، الواقعة فى شمال مصر والتى كانت تربط بينها وبين المشرق العربى ، فرض عليها ضرورة البحث عن طريق بديل آمن . ولهذا فان الطريق التجارى القديم بين البحرين المتوسط والأحمر تأرجح من سيناء والدلتا إلى طريق الصعيد — البحر الأحمر الذى يقع فى أعماق الوادى بعيداً عن الخطر الصليبى . بالمثل ، اضطررنا نحن مؤخراً ومؤقتاً إلى لفة متطوحة مماثلة ، وذلك بتمهيد طريق النقل بالسيارات ما بين البحر الأحمر والمتوسط ، أو القصير والاسكندرية ، مروراً بالوادى فى الصعيد . بل أكثر من هذا :

فان مشروع أنبوب بترول السويس ـ المتوسط (سوميد) ، الذى يبتعد عن القناة حيث كان الخطر الإسرائيلى المباشر إلى عمق الدلتا الأكثر أمناً، ليس إلا ترجمة أخرى لتأرجح طريق «الأوفرلاندروت» القديم من الشمال إلى الجنوب .

واضح إذن أن التشابه التاريخى ـ الجغرافى بين جيوستراتيجيات الصليبيات الوسيطة والصهيونيات المعاصرة يكاد يكون كاملا حتى التفاصيل وإلى حد الإثارة فعلا . بل الأكثر أن الخطر الإسرائيلى وحده قد فعل بنا وبقناتنا وبموقعنا ، وبالعالم القديم بعد ذلك ، ما فعل الخطران الصليبى والبرتغالى مجتمعين فى الماضى . فلقد أدى الاحتلال الإسرائيلى لسيناء إلى شل القناة . وشل القناة أدى مباشرة إلى « إيقاف » موقع مصر الجغرافى . فما أشبه الليلة بالبارحة ...

ونصل من هذا كله إلى ثلاث نتائج تكاد لفرط حتميتها وتواترها أن ترقى إلى مرتبة القوانين الاستراتيجية .

فأولا ، لئن كان ذلك كله وضعاً موقتاً بالطبع ، فانه ليخدع نفسه وحده من يظن أنه آخر مرة يحدث أو أنه لن يتكرر فى المستقبل . فلا ينبغى لنا ، سواء بالعزة أو المكابرة أو بالتمنى أو خداع النفس ، أن تساورنا أية أوهام فى أن هذا الوضع قد بات

« معطاً » واقعاً ، ولا نقول « طبيعياً » ، منذ ظهر الوجود العدوانى الإسرائيلى على ضلوع مصر ، وأنه سوف يعيد نفسه بالتأكيد مع كل حرب جديدة مع العدو . تلك خريطة الخطر الجديدة .

وعلينا من أسف ولكن بشجاعة أن نعترف أن القناة ، ما دام هذا الخطر قائماً ومسلطاً ، قد أصبح محكوماً عليها بأن تكون أداة مؤقتة أو متقطعة ، تعمل نصف الوقت أو بعض الوقت ثم تتعطل بضع سنين كل عقد أو بعض عقد ، كالتيار الكهربائى المتقطع أو كساعة عتيقة تدور ثم تتوقف فجأة بلا ضابط . وإذا كان هذا كله قد بات وضعاً لا يطاق وغير مقبول على الإطلاق ، فان الرد الوحيد هو تحدى الخطر فى أصله وجذره ، فى عقر داره ، بل وفى استئصاله من جذره فى عقر داره .

ثانياً ، يمكننا بسهولة أن نضعها قاعدة قائدة لا استثناء لها ولا نقض أنه لا موقع لمصر بغير القناة ، ولا قناة لمصر بغير سيناء . ذلك أن من يهدد سيناء يهدد القناة تلقائياً ، ومن يهدد القناة لا يشكل عقبة رئيسية فى سبيل استرداد سيناء فحسب وإنما كذلك يهدد موقع مصر كما يهدد الوادى المعمور .

ومن هنا فان علينا أن ندرك جيداً ، ونعترف أيضاً ، أنه منذ وجد الخطر الإسرائيلى أصبحت سيناء من الناحية الاستراتيجية

جزءاً لا يتجزأ من القناة ، وبالتالى جزءاً لا يتجزأ من موقع مصر . إن القناة ، التى كانت عنق الامبراطورية فى العصر الاستعمارى ، قد أصبحت عنق مصر المستقلة . غير أن سيناء أيضاً أصبحت منذ قامت إسرائيل رقبة أخرى لمصر . من هنا فلا أمن ولا أمان لمصر بغير القناة ، ولا أمن ولا أمان للقناة بغير سيناء .

ثالثاً ، وأخيراً ، القناة محكوم عليها بالخطر « الراجع » وموقعنا مهدد أبداً وبانتظام بالإجهاض أو بالشلل الجزئى ما بقيت إسرائيل . من ثم يصبح المبدأ الاستراتيجى الأول فى نظرية الأمن المصرى هو : دافع عن سيناء ، تدافع عن القناة ، تدافع عن مصر جميعاً ، موقعاً وموضعاً ، حدوداً وعمقاً ، صحراء ووادياً .

بل أبعد من هذا ، لما كانت فلسطين وليس سيناء هى خط الدفاع الأول عن القناة ، فان دفع الخطر الإسرائيلى أو رفعه عن سيناء لم يعد يكفى . وبعبارة أكثر مباشرة ، فلا أمان لقناتنا ولا ضمان بالتالى لموقعنا الجغرافى إلا بذهاب العدو . غير أن هذه قضية أخرى متروكة للمدى البعيد .

عودة القناة

أما الآن ، وعلى مستوى الصراع المرحلى الراهن ، وبعد أن تم فتح القناة للملاحة من جديد ، فلا مجال للشك فى أن مصر قد ألقت

بالتحدى فى وجه إسرائيل وقذفت بالكرة فى معسكرها ، فقلبت بذلك المائدة عليها تماماً ووضعتها مباشرة فى مأزق (كورنر) سياسى حاد بل فى خندق محاصر بإحكام . من ناحية ، لأن فتح القناة وجه ضربة قاضية ووضع نهاية لكل نشاطات العدو المختلسة فى تجارة المرور ، أنبوب البترول عبر النقب ، خط سيارات النقل الموازى ، وحركة ميناء إيلات نفسها ... الخ . ومن ناحية أخرى ، وهذا هو الأهم ، فلقد كان البعض بعد فشل محاولة كيسينجر الثانية للفصل بين القوات يتوجس أن تقع مصر فى حالة من الجمود أو التوقف عن الحركة السياسية تعيد شبح حالة اللاحرب واللاسلم القديمة . فاذا بمصر ، على النقيض تماماً ، تتحرك بسرعة وبراعة وفاعلية فتعلن إعادة فتح القناة .

أما العدو فلم يملك إلا الحنق والسخط السلبى وهو يشعر بطوق العزلة يزداد إحكاماً حول رقبته : مرة يعلن — يا للتبجح — أن فتح القناة إنما يتم لمصلحة مصر لا لمصلحة إسرائيل بل وعلى حساب مصلحتها ، ومرة يزعم — كاذباً — أن الفتح إنما يتم لحساب الاقتصاد المصرى لا لحساب السلام فى المنطقة ، ومرة ثالثة يدعى — نفاقاً — أن إعادة القناة تعطى ميزات عسكرية واستراتيجية لمصر فى المستقبل وأن مصر قد تتخذها مبرراً لتكثيف قواتها فى المنطقة العازلة شرق القنـــاة ... الخ .

غير أن العدو كان يدرك فى قرارة نفسه أنه إنما يكذب على نفسه دون أن يخدع أحداً ، وأن موقفه أمام العالم ضعيف متهافت . وليس أدل على هذا من أنه سارع فى حركة مسرحية سياسية فأعلن تخفيض بعض قواته فى المنطقة العازلة بسيناء . ولكن هذا لم يكن إلا رد فعل سالباً وليس فعلا موجباً ، كما كان مناورة مكشوفة مثلما هى كاشفة . وحتى هذه اللحظة ما زال العدو — متخبطاً — يدور حول نفسه ولا يتحرك إلا فى محله .

هذا ، وقبل أن تقدم مصر باقتدار على فتح القناة ، كان الظن عند البعض أن هذه الخطوة تستدعى منطقياً وبالضرورة انسحاب العدو إلى عمق سيناء ، وبالذات إلى خط المضايق وهو خط الدفاع الاستراتيجى الثانى والأوسط فى شبه الجزيرة ومفتاحها الحاكم بلا جدال . وبالفعل ، فلقد كانت محاولة ترتيب فك اشتباك ثان على الجبهة تستهدف من بين ما تستهدف تحقيق الانسحاب إلى شرق المضايق (مثلا — الجدى) . ولهذا ربط البعض ، إن خطأ أو صواباً ، بين تحقيق هذا الفك وبين إعادة فتح القناة .

أما وقد فشلت المحاولة نتيجة لصلف إسرائيل وأطماعها ، فقد قررت مصر أن تضعها وكل الآخرين أمام الأمر الواقع ، فأعلنت قرار فتحها فى الموعد الذى كان محدداً لها أصلا وهو ٥ يونيو ١٩٧٥ . هذا وإلا لكان على فتحها أن يتأجل إلى أن ينعقد مؤتمر جنيف ،

الذى قد يتأخر أو يتسكع طويلا ثم قد يفشل فى النهاية ، فتظل القناة مغلقة ، ربما إلى أن تأتى الحرب الخامسة فتسد من جديد ، لتعود فى إنتظار جولة جديدة من التطهير ثم من محاولات التسوية السياسية . وهكذا : حلقة مفرغة بلا بداية ولا نهاية ...

لهذا جاء قرار فتح القناة الحازم خطوة اختزالية حاسمة من الناحية السياسية ، مثلما هو ضرورة اقتصادية ملحة . إنه ليس قرار حرب (حتى العدو لم يجرؤ على الإدعاء) ، ولكنه قرار تحديد موقف على العالم أن يتخذه . فالقناة سلاح سياسى نافذ ، وقبل أكتوبر كان إغلاقها ورقة ضغط فى يد مصر على دول العالم المؤثرة والغرب خاصة لكى تضغط بدورها على العدو الإسرائيلى وتفرض عليه التعقل . أما بعد أكتوبر المنتصر فقد أصبح فتحها ، لا غلقها ، هو ورقة الضغط الرابحة . فمصلحة أوربا الغربية جميعاً فى فتح القناة جد واضحة ، وكذلك الاتحاذ السوفيتى تجارياً واستراتيجياً ، وبالمثل العالم الثالث . أى أن العالم كله تقريباً ، ربما باستثناء الولايات المتحدة ، وعدا العدو الإسرائيلى بالطبع ، كان يود أن تفتح القناة .

فى هذا الإطار الاستراتيجى العام ، يمكننا الآن أن نسجل النقاط الآتية حول معنى ونتائج إعادة فتح القناة . فأولا ، اختيار الخامس من يونيو موعداً ليس اختياراً عشوائياً ، بل له من حيث الشكل والرمز والمضمون مغزاة الكبير . إنه الرد المنتصر المتحدى على يوم

النكسة الحزين . إنه ، بلغة المناطقة ، « نفى النفى » ، يمحو عن هذا التاريخ وصمته ويحيل سواده إلى لون الأمل المشرق . بل إنه لأكثر من استجابة للتحدى ، لأنه فى الحقيقة تحد للتحدى ...

ثانياً ، فتح القناة هو نتيجة طبيعية ومنطقية لانتصار أكتوبر ، بل هو أحد نتائجه المباشرة بمثل ما أنه يجسده ، يعيد إحياءه ، ويجدد شبابه ، كما يؤكد قدرة مصر على حماية القناة وتأمين الحركة فيها . إنه باختصار استمرار ، كما هو استثمار ، للنصر العسكرى الأكتوبرى . إن قبل به العدو فى صمت ، فذاك اعتراف ضمنى بنصرنا وهزيمته فى أكتوبر ؛ فان رفضه ، فقد كشف لنا وللعالم خططه ونواياه العدوانية .

ثالثاً ، فتح القناة تأكيد لسيادة مصر عليها ، ليس فقط فى وجه العدو المباشر ولكن أيضاً فى وجه الإرادات والسياسات والمصالح والاستراتيجيات العالمية العظمى المتحكمة . فليس سراً أن كثيراً من الحملات الدعائية والشائعات المغرضة قد أثيرت حول إعادة فتح القناة . فقيل إنها لا يمكن أن تفتح إلا فى ظل نوع من التفاهم بين العملاقين ، وإلا كذلك بنوع من الموافقة الصامتة من جانب العدو الإسرائيلى . الآن يأتى القرار المصرى تعبيراً عن إرادة مصرية حرة تماماً وتكذيباً عملياً لتخرصات لا أساس لها . إنها قناة مصر وحدها ، تفتح بإرادة مصر وحدها ، داخل أرض مصر وحدها ، وفى حماية مصر وحدها .

رابعاً ، فتح القناة عملية اختبار كما هي عملية اختزال لحقيقة الموقف الراهن . فالفتح يمنع تمييع الموقف السياسي وكذلك تخثره على حد سواء ، فلا يسمح بالمناورات ولعبة كسب الوقت إلى ما لا نهاية كما لا يسمح بالعودة بالمنطقة إلى حالة اللاحرب واللاسلم . بعبارة أخرى ، تحريك مياه القناة يؤدي إلى تحريك الأزمة ، أو قل إن هذه القناة السائلة يمكن أن تضفي عنصر سيولة على الموقف تمنع ركوده أو تجمده .

خامساً ، فتح القناة يضع العالم أجمع أمام مسئوليته ، كما يضع إسرائيل أمام العالم أجمع . فالفتح ، من الجانب المصرى ، سياسة سلام واضحة لا يمكن إلا أن يضع الرأى العام العالمى ومواقف الدول فى صف العرب تلقائياً . فاذا تحدى العدو القرار وضرب القناة ، فسيثبت على الفور أنه ليس عدو العرب فحسب ولكن عدو العالم بأسره ، «عدو البشرية misanthrope» يعنى (هذا اتهام قديم للاستعماريين ، ذو مغزى وظلال) . وفى مثل هذه المواجهة ستكتمل عزلة إسرائيل تماماً ، وسيكون على العالم أن يتخذ منها موقفاً أكثر حزماً وإيجابية منه فى أى وقت مضى .

ثم ماذا ؟ . ثم يبقى أن البعض يتساءل : ألا تؤثر إعادة فتح القناة على قدرة مصر على الحركة العسكرية مستقبلا ، أى ألا تحد من قدرتها على معاودة الهجوم واستئناف القتال للتحرير إذا ما فرض

عليها القتال ؟ بل الواقع أن هذا السؤال قد تحول فى بعض الدوائر إلى حملة هجوم وتهجم شديد على مصر . غير أن الحقيقة جد مختلفة . فمصر خاضت كل حروبها ضد العدو والقناة مفتوحة . والعدو نفسه يحذر مواطنيه من أن فتح القناة لا يمنع مصر من معاودة الهجوم أو يعطلها ولا يعوق المفاجأة ، بل وقد يمنحها ميزات استراتيجية معينة . والخلاصة المحققة أن فتح القناة لا يضع عقبة أمام حرب التحرير ولا يمكن بداهة وعقلا أن يكون نهاية أو بديلا للصراع المسلح .

ثم ماذا أيضاً ؟ ثم يبقى أن البعض يتساءل ، وهو يعلم علم اليقين طبيعة العدو الانتقامى الغادر : أتفتح القناة لتغلق ؟ والمقصود بالطبع أن العدو لن يتورع فى أول مناسبة أو مجابهة عن سد القناة من جديد. وهذا بالتأكيد احتمال وارد . لكن الرد المصرى معد ومعلن . فمصر ، التى صرحت من قبل أنها تعد القناة ومنطقتها من العمق المصرى ، وأن « العمق بالعمق والنابالم بالنابالم » ، قادرة اليوم على حمايتها « وتملك من قوة الردع ما يجعل عدونا يفكر مرتين وثلاثاً قبل أن يرتكب أى حماقة » (السادات) . « ولكى لا يكون لأحد عذر » ، يضيف الرئيس ، « فاننى أعلن أن أى مساس بموقع واحد من مدن القناة وأى تعرض لنقطة واحدة على قناة السويس نفسها سوف يواجه بردع كاف حيث يكون الردع أكثر إيلاماً وأشد وجعاً » : ولقد أعذر من أنذر ...

القنـــــاة
بين الاقتصـــــاد والتكنولوجيا

بايجاز شديد ، ولكنه غير مخل ، مصر موضعاً « دولة نهر » ، وموقعاً « دولة برزخ » . وكما تتجسد مصر المعمورة وتتكثف حول جسم الوادى ، فان القناة أساساً هى التى تختزل موقعها وتـكاد تلخصه . ويبدو تفرد القناة وتبرز أصالة استراتيجيتها فى أنها تصل البحرين المتوسط والأحمر بطريق مائى بحرى بحت ومباشر دون أى حلقة برية وسيطة ، وبالتالى فهى لا تنتظم أى انقطاع نقلى أو تعدد فى الشحن والتفريغ . لذلك فقد جاءت القناة أكبر عامل اختزال فى جغرافية النقل الكوكبية ، أعادت توجيه القارات ورجت القيم الجيوماتيكية فى العالم بأسره .

فبعملية جراحة جغرافية ، صغيرة نسبياً ، اختزلت قارة برمتها هى إفريقيا ، وأسرت طريق الرأس وأعادت وضع الشرق العربى ومصر فى قلب الدنيا وفى بؤرة الخريطة . وكما يقول هالفورد هوسكنز : « من المحتمل أن عملا ما من أعمال الإنسان المادية لم يؤثر على علاقات الأمم بصورة أكثر عمقاً .. ومن الصعب أن نتصور إنجازة أخرى فى حدود القدرة البشرية يمكن أن تغير أوضاع الطبيعة أكثر منها » .

والحقيقة أننا لا نعرف فى أوقيانوغرافية العالم مائة ميل لها ما للقناة من خطر ونتائج . فمنذ أن شقت ، ولـكن بالأخص منذ حل البخار محل الشراع الذى كانت تعاكسه رياح البحر الأحمر ،

أصبحت شريان المواصلات العالمية وعنق الزجاجة فى شبكة الملاحة وتحولت إلى قبلة علمانية كأنما الدنيا كلها على ميعاد فيها . باختصار ، أصبحت مركز الثقل فى حركة العالم والقارات « معلقة » إليها .

ليس هذا فحسب . فالذى يضاعف من مغزى القناة ويضع أكثر من خط تحتها وحولها هو أنها كما تعد حجر الزاوية بين القارات الثلاث فإنها تتوسط القلب المعمور والفعال من العالم القديم ، ذلك الذى يتراى كقاطع يمتد من الموسميات فى جنوب شرق آسيا حتى المعتدلات فى غرب أوروبا . فهذا النطاق العظيم ، الذى يضم السواد الأعظم من سكان العالم فى شريحة كثيفة ثرى حضارية عريقة وعتيقة ، يعد بوضوح محور البشرية ، وكتلتا سكان الموسميات والمعتدلات فى نهايتيه هما قطباه . والحق أن هذا القاطع ، الذى يكاد يشطر نصف الكرة الشرقى بدوره إلى نصفى كرة أصغر ، يمكن بسهولة أن تنظر إليه « كخط الاستواء البشرى » السكانى والحضارى فى العالم القديم . وعند سرة هذا الخط وعلى قمته تقوم قناة السويس كمركز ماسح نادر أو كحجر مغنطيس جاذب وآمر .

والواقع أن ذلك النطاق المحورى نفسه يشكل عملياً وإلى حد بعيد منطقة النفوذ الجغرافى للقناة أو « جوضها التجارى » كما قد نسميه . فهذه المنطقة الشاسعة ، التى يمكن رسمها فى خريطة تخطيطية إذا توافرت الأرقام التفصيلية الدقيقة ، تغطى عموماً أوروبا الغربية

والوسطى ثم كل حوض البحر المتوسط بجانبيه ، ثم عقدة الشرق الأوسط بمعناه الواسع ثم جنوب آسيا وجنوبها الشرقى والشرق الأقصى حتى اليابان والفلبين . ولابد أن نضيف أخيراً القطاع الأكبر من استراليا والساحل الشرقى من أفريقيا حتى موزمبيق ، بحيث يدخل حوض المحيط الهندى برمته فى منطقة نفوذ القناة . أما خارج هذا فيبدأ الحوض التجارى الطبيعى لقناة بنما شرقاً ولطريق الرأس جنوباً .

فى حدود هذا الإطار تحتل القناة الأولوية المطلقة فى حركة التصريف التجارى التى تصب إلى البحر ، وإليها تذهب الأفضلية دائماً إذا قورنت بأى طريق آخر ، بحرياً كان أو برياً ، كطريق الرأس أو خط الشرق السريع على الترتيب . فهى تختصر الرحلة بين الشرق والغرب بما يتراوح بين النصف والعشر ، بحسب أبعادها ، وذلك مسافة ووقتاً ووقوداً وعدد السفن اللازم لتغطيتها .

وجوهر الموقف بين هذه الطرق يتلخص هندسياً فى أنه مثلث غير متساوى الأضلاع ، طريق السويس هو أقصرها لأنه الوحيد الذى يرسم خطاً مستقيماً مباشراً بين أى نقطتين فيه ، بينما أن أيا من الطريقين الآخرين يمثل مجموع الضلعين الآخرين فيه ، ولأن أى ضلعين فى المثلث أطول من الضلع الثالث كان أطول من طريق السويس وجاء « لفة » متطوحة هامشية . ولندع الأرقام تتكلم كما يفعل هذا الجدول

الرحلة	المسافة بالأميال		وفر المسافة	السويس/الرأس × ١٠٠	الوفر ٪	عدد أيام الرحلة		عدد السفن اللازمة للرحلة	
	بالسويس	بالرأس				السويس	الرأس	السويس	الرأس
من بريطانيا (بليمث) إلى الهند (بومباى)	٦٢٠٠	١٠٥٠٠	٤٣٠٠	٥٩	٤١	٢١	٣٥	٥	٩
من بريطانيا (بليمث) إلى إيران (عبدان)	٦٥٠٠	١١٣٠٠	٤٨٠٠	٥٧	٤٣	٢٧	٦٥	٥	٩
من بريطانيا (بليمث) إلى سنغافورة	٨١٠٠	١١٤٠٠	٣٣٠٠	٧١	٢٩	٢٧	٣٨	٣	٤
من بريطانيا (بليمث) إلى هونج كونج	٩٥٠٠	١٢٨٠٠	٣٣٠٠	٧٤	٢٦	٢٢	٤٣	٣	٤
من بريطانيا (بليمث) إلى استراليا (سيدنى)	١١٢٠٠	١٢٣٠٠	١١٠٠	٩١	٩	٢٨	٤١	٧	٨
من الهند إلى الأسود	٤٢	١١٨٠٠	٧٦٠٠	٣٦	٦٤	—	—	—	—
من اليابان إلى هولندا	١١٥٠٠	١٣٠٠٠	١٥٠٠	٩٠	١٠	—	—	—	—

واضح من الجدول أن المسافات أقصر فى كل الحالات عن طريق السويس . وهذا لا يعنى فقط وفراً هاماً فى عدة أيام الرحلة ، ولا فى عدد السفن اللازمة لنفس الرحلة الواحدة ، وبالتالى فى عدد الرحلات التى يمكن للسفينة الواحدة أن تقوم بها فى العام الواحد ، وإنما كذلك فى نفقات التشغيل من وقود وتموين وصيانة وتأمين..الخ. وفضلا عن هذا فطريق السويس ميزة تجارية وعمرانية وملاحية حاسمة على طريق الرأس . فالأول أغنى بالموانى الصالحة المجهزة ومحطات التموين والتفحيم المنتشرة على طوله ، كما أنه أغنى بمناطق الإنتاج والأسواق والنشاطات التجارية التى تجتذب السفن التجارية وسفن البضائع وخاصة « المتسكعة » ، إلى حد أن نيوزيلند مثلا تستخدم قناة السويس أكثر مما تستخدم قناة بنما رغم أنها أقرب إلى بريطانيا عن طريق هذه الأخيرة ورغم أن هذه الأخيرة أقل فى رسومها من السويس .

كذلك فان طريق السويس طريق « بحرى » فى معظمه ، أى يجتاز بحاراً داخلية شبه مغلقة أو « أنصاف محيطات » أو هوامش محيطات ، أخطار التيارات والعواصف والأنواء البحرية فيها أقل ؛ ولذا فهو ملاحياً طريق محمى وآمن أكثر . على العكس طريق الرأس ، الذى هو « محيطى » أكثر ، يتوغل فى العمق أكثر ، حيث تشتد العواصف الموسمية فى البحار الجنوبية خاصة فى عروض

الأربعينات (الأربعينات المزمجرة كما تسمى Roaring Forties).

ثم واضح بعد هذا من الجدول ، والأبعاد مرتبة فيه ترتيباً تصاعدياً ، أن الوفر الحقيقى والنسبى يقل تنازلياً ، أى أن ميزة السويس تتناسب عكسياً مع طول الرحلة . بمعنى أنه كلما كانت أطوال الرحلة البحرية أقل ، كلما كانت وفورات طريق السويس أكثر وجاذبيته أشد وقدرته على المنافسة أقوى ؛ والعكس صحيح كلما كانت أطوال الرحلة أقل . وبهذا تزداد أولوية القناة وتتضاعف أفضليتها كلما تقاربت نقطتا القيام والوصول على جانبي القناة (مثلا كما بين الخليج العربى والبحر المتوسط) ، بينما هى تقل وتضعف كلما تباعدتا (مثلا بين أستراليا وبريطانيا) . ويترتب على هذا أنه كلما كانت الدولة أو المنطقة أبعد عن القناة ، كلما قل اعتمادها عليها وتعاملها معها . ولهذا فان الدول البعيدة وعلى رأسها الولايات المتحدة لا تهتم كثيراً بالقناة (أو باعادة فتحها) . والعكس تماماً هو الصحيح بالنسبة للدول أو المناطق الأقرب إلى القناة :

وهذا بالدقة هو الفيصل فى اقتصاديات نقل البترول بالذات ، ومن ثم فصل القول فى المنافسة بين طريق السويس وطريق الرأس أو بين القناة والناقلات العملاقة . فالرحلة بين الخليج العربى وغرب أوربا هى أقصر ، مثلما هى آمن وأخطر ، رحلة بين الشرق والغرب

حتى لتصل نسبة الوفر فى المسافة إلى نصف طول رحلة الرأس ؛ وهكذا بينما يمكن للسفينة الواحدة القيام بنحو ٩ رحلات سنوياً عن طريق القناة ، فانها لا تغطى أكثر من ٥,٥ رحلة عن طريق الرأس .

حركة القناة

قوة موقع القناة إذن فى العالم القديم ، بل فى العالم أجمع ، لا نظير لها ولا منافس ، وبهذه القوة تحدد دورها . فالقناة ، التى كانت تستقطب حولها فى المتوسط نحو ١٤,٥ ٪ من حجم التجارة الدولية ، تلعب دور القلب النابض أو المضخة الماصة — الكابسة فى دورة التجارة العالمية حول الكرة الأرضية . فمعظم تيارات تجارة الشرق — الغرب « وحارات » الملاحة البحرية تلتقى عندها ثم تتوزع منها فى كل الاتجاهات كما يتوزع الدم من القلب إلى شرايين الجسم الحى وأوردته . وفى هذه الدورة الدموية الكوكبية كانت القناة تعكس قطاعاً نموذجياً ، كالبارومتر الحساس ، للتجارة التقليدية بين الشرق والغرب (أو بالأصح بين الجنوب والشمال أو أخيراً بين العالم الصناعى المتقدم والعالم الثالث النامى) وذلك كما عرفته منذ يوسف ومحمد : خامات من الجنوب ، ومصنوعات من الشمال .

وإلى ما قبيل عصر البترول وأثناء عصر الفحم ، كانت تجارة الشمال تكتمل بقدر معلوم من صادرات الفحم ، خاصة من بريطانيا ، « فحامة العالم » حينذاك ، يذهب إلى بلاد الجنوب

لأغراض الصناعة والأغراض المنزلية وكوقود للسفن البخارية على طول الطريق البحرى . ولكن الطريف أن هذا النمط السلعى قد انقلب رأساً على عقب بعد البترول . فقد حل البترول من الجنوب محل الفحم من الشمال ، وبدلا من ذيل القائمة الذى كان الأخير يحتله ، احتل الأول الرأس بل أصبح هو فى الحقيقة كل شىء فى حركة القناة تقريباً وذلك على حساب « البضائع الجافة » ، بينما أصبحت القناة نفسها فى الواقع قناة البترول فى الدرجة الأولى حتى باتت العلاقة بينهما علاقة مصير عضوية كتلك التى بين منابع النهر وروافده وبين فروعه ومصابه . والحق أننا نستطيع بطريقة ما أن ننظر إلى تدفق البترول عبر القناة كتدفق نهر حقيقى ، نهر البترول ، نهر صحراء العرب الوحيد ، له منبعه ومصبه ومجراه : المنبع الأساسى هو الخليج العربى ، والمصب الأساسى هو أوروبا الغربية ، والمجرى الأساسى هو طريق السويس .

أما موقع القناة من الدورة الدموية للبترول فى العالم بالتفصيل فتوضحه مجموعة الحقائق والأرقام الآتية . فى ١٩٧٣ بلغ إنتاج الشرق الأوسط حول الخليج أكثر من ٧٠٠ مليون طن تمثل نحو ٣٧٪ من الإنتاج العالمى ، ونحو ٤٣٪ من الصادر العالمى . أما عن استهلاك أوروبا الغربية من البترول ، الذى وصل فى ١٩٧٠ إلى نحو ٥٩٠ مليون طن ، فان حوالى ٣٥٠ مليون طن منها أى زهاء

النصف (٤٦٪) أتى من الخليج العربى . أما عن القناة ، ففى آخر عام قبل إغلاقها ، أى فى ١٩٦٦ ، كان ٩٥٪ من البترول المنقول عبرها يأتى من الخليج العربى ، بينما ذهب ٩٢٪ من بترول القناة إلى أوروبا الغربية وحدها ، والباقى إلى الولايات المتحدة وكندا ، وفى الوقت نفسه قدم البترول ٧٣٪ من إيرادات القناة .

فى أبسط صيغة تخطيطية إذن ، تتحدد استراتيجية المواقع الحاسمة فى جغرافية البترول فى العالم القديم فى مثلثين أساسيين ، واحد للإنتاج والاستهلاك ، وآخر للاستهلاك والنقل . فالأول رؤوسه الخليج العربى كقطب الاحتياطى والانتاج والصادر ، ثم أوروبا الغربية من ناحية كقطب الاستهلاك الأساسى لبترول الشرق الأوسط ، وأخيراً اليابان فى الناحية الأخرى كقطب الإستهلاك الثانى . أما المثلث الآخر فرؤوسه قناة السويس كمركز النقل الأول ، ثم أوروبا فاليابان . فاذا جمعنا المثلثين معاً فانهما يندغمان فى شكل معين أو شبه منحرف تقريباً أطرافه هى رباعية اليابان — الخليج — القناة — أوروبا الغربية . وتلك هى الدائرة الكهربائية الأساسية لحركة البترول فى نصف الكرة الشرقى .

بهذا الهيكل الأساسى فى الذهن ، يمكننا الآن أن نفهم كل التطورات التى تعرضت لها القناة فى السنوات الأخيرة وعلاقات التنافس أو التوازن المحيطة بها . فالقناة طريق ، وكل طريق فهو

موقع ، وكل موقع فهو نسبي ، وكل نسبي فهو متغير . وذلك بالدقة صميم الموقف ومفتاحه . فكل طريق جغرافى جديد أو بديل، وكل وسيلة تكنولوجية جديدة لنقل البترول ، وكل تغيير فى توزيع حقول إنتاج أو أسواق استهلاك البترول ، فضلا عن كل بديل، مستحدث للبترول نفسه ، أو بعبارة شاملة كل تغيير فى جغرافية النقل والإنتاج والاستهلاك ، يعد بمثابة متغيرات تنعكس آثارها مباشرة على القناة إن سلباً أو إيجاباً ، وتعيد تقييمها إلى حد أو آخر ، بل ويمكن نظرياً أن تنتهى إلى عملية أسر نقلى خطيرة . وعلى هذا الأساس يمكننا أن نحصر التحديات الرئيسية التى تواجه القناة فى ثلاث : متغيرات البترول ، الأنابيب ، الناقلات العملاقة .

متغيرات البترول

أول ملاحظة هامة هنا هى أن قيمة الإنتاج والاستهلاك بالنسبة للقناة تتحدد أساساً بموقعها شرقاً أو غرباً . فالقيمة كل القيمة هى لكل إنتاج يقع شرق القناة (الخليج العربى) ولكل استهلاك يقع غربها (أوروبا الغربية) ، بينما لا قيمة تقريباً أو إطلاقاً لكل إنتاج يقع غرب القناة (المغرب الغربى وغرب أفريقيا) ولكل استهلاك يقع شرقها (اليابان) . ولما كان صادر الخليج العربى يكاد يتوزع بالتنصيف ما بين شرق القناة (اليابان وآسيا والهادى) وغربها

(أوروبا الغربية والولايات المتحدة وكندا) ، فان موقف القناة ابتداء يأتى بالتقريب عند نقطة التعادل ، لا أكثر من أسف ولا أقل.

ثم بعد هذا فانه كلما زاد أو ظهر إنتاج غرب القناة كلما كان مفقوداً بالنسبة لها ، وإن لم يكن بالضرورة مسحوباً منها أو على الأقل محسوباً عليها . وعلى سبيل المثال ، فان الإنتاج فى تلك المناطق غرب القناة ، لا سيما فى ليبيا ثم نيجيريا ، لم يطفر طفرته الكبرى إلا بعد إغلاق القناة مباشرة واستفادة منها . ولهذا أيضاً نجد أوروبا الغربية تستمد الآن نحو ثلث وارداتها من شمال أفريقيا ونسبة هامة أخرى من غرب إفريقيا ، بينما انخفضت حصة الخليج إلى نحو نصف وارداتها . وعلى العكس من هذا ، كلما زاد الإنتاج شرق القناة كلما كان أفضل ، إذ يصبح عميلا مضافاً إليها .

ولهذا جميعاً فان الأهمية كل الأهمية فى دورة البترول بالنسبة للقناة تذهب إلى القطبين الخليج — أوروبا الغربية ، وثلاثتها تؤلف معاً بالفعل شريان حركة البترول المحورى . غير أنه للأسف قد نشأ على جانبى هذا المحور ، كجناحين منفصلين على يمين القناة وشمالها ، تياران أقل حجماً ولكنهما معاً لا يقلان وزناً ، ومن ثم يأتيان على حساب القناة ولغير صالحها . وهذان هما على الترتيب تيار الخليج — اليابان وتيار إفريقيا الشمالية والغربية — أوروبا الغربية.

بعد ذلك يلاحظ أنه كلما كانت مناطق الإنتاج فى الشرق

وأسواق الاستهلاك فى الغرب أقرب إلى القناة موقعاً ، كلما كان ذلك أفضل لأنها ترتبط حينئذ ارتباطاً حتمياً بالقناة ، والعكس كلما كانت أبعد . ولهذا فان من حسن الحظ زيادة الاستهلاك المطردة فى أوروبا الجنوبية ، تميزاً لها عن أوروبا الغربية ، أو الواجهة المتوسطية وليس الأطلسية ، أو قل رمزاً تريست لا روتردام . فبينما يمكن للأخيرة أن تعتمد على غير الخليج وغير القناة ابتداء من الكاريبى حتى غرب أفريقيا ، فان الأولى لا تجد أفضل منهما ولا بديلا عنهما . وبالمثل فان توسع مجال استهلاك بترول الشرق الأوسط وتسويقه فى قلب أوروبا الوسطى والشرقية أخيراً ، امتداداً لنشاطه المتعاظم فى أوروبا الجنوبية ، ثم تكاثر مد أنابيبه الناقلة من الأخيرة إلى الأولى وبخاصة خطى تريست وجنوه ، كل ذلك فى مصلحة القناة .

وفيما عدا هذا يلاحظ أن تكاثر حقول البترول وأحواضه الجديدة فى العالم خاصة فى ألاسكا وكندا وبحر الشمال ، نتيجة الجهود المستميتة التى تبذل للتقليل من الاعتماد على بترول العرب والشرق الأوسط ، لا يمكن أن تؤثر كثيراً لا على الموقف التجارى الاحتكارى للمنطقة ولا على حجم حركة النقل فى القناة : فأغلب هذا الإنتاج يذهب إلى الاستهلاك المحلى ولا يتحرك بعيداً . كما أن زيادة الاستهلاك العالمى المطردة سنوياً مستمرة على العموم ، نحو ٨٪

فى المتوسط ، حتى وصل الإنتاج العالمى فى ١٩٧٣ إلى ٢٨٤٨ مليون طن ، دخل منها فى التجارة الدولية نحو ١٦٣٧ مليوناً تمثل نحو ٥٧,٥ ٪ من مجموع التجارة البحرية العالمية .

وإذا كانت أزمة الطاقة الراهنة قد دفعت الدول المستهلكة إلى خفض استهلاكها أخيراً بنحو ٢ بليون برميل يومياً لضغط إنفاقها والضغط على سوق أسعار البترول ، وكانت الدول المنتجة كذلك قد خفضت إنتاجها حفظاً لثروتها الطبيعية و للأسعار الجديدة وذلك بنسب تتراوح بين ١٠ ، ٢٠ ، ٣٠ ، ٥٠ ٪ فى بعض دول الخليج ، فتلك جميعاً اتجاهات موقتة وعلى المدى القصير . وفى جميع الحالات فمهما تكاثرت وانتشرت مناطق الإنتاج فى العالم فسيظل الشرق الأوسط هو مركز الثقل والقناة هى الممر الأساسى .

وأخيراً ومن جهة أخرى ، فان انتشار التصنيع وتقدم المستوى الحضارى والمعيشى والحاجات الاستهلاكية فى العالم الثالث منذ التحرير يدعو إلى زيادة الانتاج والاستهلاك والتبادل العام فى العالم كله ، فى الوقود كما فى الخامات والسلع والمصنوعات . وكل هذا يمثل سوقاً متوسعة أمام القناة ، كما أن البضائع الجافة ستلعب فى حركتها دوراً متزايداً وهاماً باستمرار واطراد. أما عن بدائل البترول والحديث المتواتر عن البحث عنها فهو ، على جديته وخطورته ، لا ينتظر أن يؤثر على دور البترول فى المدى القريب ، وسيظل البترول « ملكاً » والقناة سيدة الموقف طويلا طويلا .

خطر الأنابيب

تتلخص استراتيجية الأنابيب فى أنها اختزال للمسافة . فالمسافة من الخليج إلى المتوسط بطريق السويس تبلغ ٤٥٠٠ ميل ، بينما لا يزيد طول التابلاين ، أطول أنابيب المشرق العربى ، عن الألف إلا قليلا . فهناك على الأقل ٣٥٠٠ ميل وفراً ، تترى بعدها سلسلة من الوفورات الاقتصادية المترابطة : فى عدد الناقلات عبر المتوسط ، فى عدد رحلات الناقلة ، فى النفقات الأولية والصيانة والتشغيل..الخ.

وإذا كانت تلك هى نقاط القوة فى الأنابيب ، فان ضعفها يكمن فى قلة المرونة بسبب ثباتها ، كما أنها تتعرض لخطر التوقف فى فترات الأزمات السياسية نتيجة لوقف الضخ أو للنسف . كذلك فرغم أن رسوم المرور فى الأنابيب بدأت أقل منها فى القناة كثيراً ، إلا أنها أخذت تتصاعد على أساس مبدأ المثل حتى أصبح الفارق ضئيلا . ولهذا فميزة الأنابيب على القناة هى ، على عكس الشائع ، أقل ما تكون فى عنصر الرسوم . وعموماً يقدر مجمل الوفورات الاقتصادية للنقل بالأنابيب مقارنة بتكاليف القناة بنحو الثلث أو يزيد قليلا . ومن الواضح فى المحصلة النهائية وإلى هذا المدى ، أن كفة الأنابيب لا شك ترجح كفة القناة .

وأنابيب المشرق العربى تؤلف مروحة تنتهى فى الشام ، شبكة

العراق أقدمها ، وتابلاين السعودية أحدثها ، وكلها يعمل حالياً بكامل طاقته (توقف الضخ فى التابلاين أخيراً لأسباب خاصة). وتبلغ طاقة أنابيب العراق ٥٥ مليون طن ، والتابلاين ٢٥ مليوناً ، فالمجموع ٨٠ مليوناً ، أى ما يعادل نحو نصف تصريف القناة قبل إغلاقها (١٧٣ مليون طن) . وإذا كانت الأنابيب بهذا منافساً للقناة لا شك فيه ، فان اليد العليا تظل للقناة ، بل كثيراً ما عمل التابلاين بالذات بأقل من كامل طاقته ، وذلك تحت منافسة القناة . وعلى أية حال فان إنتاج الشرق الأوسط من الضخامة بحيث تستوعب حركته كل طاقة القناة والأنابيب جميعاً دون مزاحمة أو منافسة خطيرة .

أما عن مشاريع الأنابيب الجديدة ، فلقد كانت هناك دائماً قائمة دسمة من المشاريع تبعد كلها ببترول الشرق الأوسط عن القناة ، ولم تتحقق لأسباب أو أخرى لكنها تكاد تشير إلى نهاية عصر الاندفاع على بناء الأنابيب . فتعدد الدول التى لا بد أن تمر بها الأنابيب ، والتعارض الكامن أحياناً بين مصالح الإنتاج والمرور بالنسبة لدول إنتاج البترول نفسها ، وعدم الاستقرار السياسى فى المنطقة من وجهة نظر المستثمرين الأجانب ، وأخطار تدمير الأنابيب أثناء الأزمات السياسية والحروب مع إسرائيل ، وكذلك خطر التأميم .. الخ ، كل ذلك لم يعد يشجع الشركات الأجنبية على

التوسع فى الأنابيب . ومما له مغزاة أن أنبوباً جديداً ، باستثناء الخط الإسرائيلى العدو ، لم ينشأ فى المنطقة منذ مُدّ التابلاين فى الخمسينات الباكرة .

غير أن هناك الآن ومنذ تفاقمت أزمة الشرق الأوسط وأغلقت القناة عودة إلى سياسة الأنابيب . فثمة قيد الإنشاء أنبوب إيرانى ينتهى فى تركيا ، وهناك حديث عن أنبوب عراقى آخر ، هذا فضلا عن سوميد مصر ، دون أن نذكر الخط الإسرائيلى . وتبلغ طاقة الأخير ٢٢ مليون طن ، يمكن زيادتها إلى ٦٠ مليوناً ، ولو أن حركته الفعلية غير ثابتة وغير معروفة بدقة . هذا بينما أن طاقة الأنبوب الإيرانى المخططة هى ٦٠ مليون طن . فاذا أضفنا سوميد ، وطاقته المقررة ٨٠ مليوناً ، لكان مجموع طاقة أنابيب المنطقة ٢٨٠ مليون طن ، أى ما يزيد بحوالى الثلثين عن آخر طاقة للقناة أو ما يعادل نحو نصف صادرات الشرق الأوسط الذاهبة غرباً ، أو أخيراً ما يناهز كمية البترول المنقولة بطريق الرأس حالياً . ولما كانت صادرات الشرق الأوسط الذاهبة غرباً لا تعدو نصف إنتاجه ، حيث يذهب النصف الآخر شرقاً ، فان هذا لا يترك للقناة مستقبلا أكثر من ربع صادرات المنطقة كحد أقصى .

ولا جدال أن هذا يشير إلى خطورة المنافسة ، كما أن الوضع كله يثير قضية المنافسة بين البر والبحر ، أو الصراع بين الطريق

برى والطريق البحرى . فلقد كانت هناك دائماً طوال التاريخ علاقة عكسية بين الطريقين فيما يخص تجارة المرور حول الجزيرة العربية وعلى جانبيها : طريق الخليج — الهلال الخصيب ، وطريق البحر الأحمر — مصر . وأنابيب المشرق المعاصرة ما هى إلا إحياء جديد « للأوفرلاندروت » وترجمة عصرية بترولية لطرق القوافل القديمة . وهذا كله يشير إلى أن قدراً ما من التنسيق العربى فى إطار التضامن القومى مطلوب لحفظ التوازن وحسن توزيع الأدوار .

الناقلات العملاقة

على أنه إذا كانت الأنابيب قد ظنت الخطر الذى يمكن أن يهدد القناة ، بينما أن الناقلات هى نقطة قوتها وعميلها الطبيعى ، فقد انقلب الوضع منذ الستينات ، ولم يعد الخطر يكمن فى الأنابيب بقدر ما يتمثل فى الناقلات . ولقد كانت القاعدة الأصولية والتقليدية هى أن القناة ضابط نمو الناقلات حجماً وأبعاداً ، وليس العكس . فكانت الناقلات تبنى بمقاسات ومواصفات وغاطس تتحدد كلها تبعاً لإمكانية عبور القناة . ولكن متغيراً جديداً وخطيراً طرأ على الموقف هو الناقلات العملاقة أو الماموث ، تلك « الأنابيب العائمة » المتحركة التى تكمل الأنابيب الأرضية وتتكامل معها فى سلسلة مترابطة عبر البحر ..

ولقد أتى زحف الناقلات الضخمة فى البداية وئيداً ولكن أكيداً خلال الخمسينات ، ثم انطلق فجأة بصورة انفجارية فى الستينات ، وأصبح الاتجاه العالمى الكاسح والموجه الجارفة فى السبعينات ، بحيث لم يعد شك أن الناقلات العملاقة قد جاءت لتبقى ، تهدد بأن تنسخ إلى حد بعيد الناقلات الصغيرة والمتوسطة (الناقلة حمولة ٢٠٠ ألف طن مثلا تبتلع حمولة ٢٠ ناقلة فئة ١٠,٠٠٠ طن وتكاد تلغى الحاجة إليها) وتوشك أن تصير « موضة » العصر بل علامة عصر ومعلم حضارة وحتم المستقبل . وفى هذا التطور الثورى كان لإغلاق القناة ١٩٦٧ بالتحديد فعل الزناد ، فهو الذى دفع إليه كما مكن له .

حتى الخمسينات مثلا ، كان متوسط حمولة الناقلة العادية بضعة أو عدة آلاف ، ثم فى الستينات ارتفعت إلى بضعة أو عدة عشرات من الآلاف ، وهى الآن فى السبعينات تدور حول بضعة أو عدة مئات من الآلاف . ففى ١٩٦٠ كانت حمولة الناقلات فئة + ١٠,٠٠٠ طن تعادل ٦٠ ٪ من جمولة كل الناقلات العابرة فى قناة السويس . أما اليوم فقد تكاثرت الناقلات فئات ١٠٠ ، ٢٠٠ ، ٣٠٠ ألف طن ، وكل يوم تتزايد نسبها فى الأسطول العالمى عدداً وحمولة ، بينما توجد تحت البناء ناقلات فئات ثلث ونصف المليون ، كما قد لا يكون بعيداً اليوم الذى تدشن فيه أول ناقلة مليونية ؟

وعلى سبيل المثال فقبل ١٩٦٧ كانت نسبة حمولة لناقلات فئة + ٨٠,٠٠٠ لا تتجاوز ٤٪ من المجموع ، ولكنها فى ١٩٧٣ وصلت إلى ٤٧٪ . كذلك الناقلات حمولة +٢٠٠,٠٠٠ بلغت فى ١٩٦٨ نحو ٠,٧٪ فقط من المجموع ، ارتفعت إلى ١١٪ فالى ١٦٪ ثم إلى ٣١٪ مابين ١٩٧١ ، ١٩٧٣ . وفى آخر عام ١٩٧٣ سجلت اللويدز أن بالعالم ٣٦٢ ناقلة حمولة ٢٠٠ — ٤٠٠ ألف طن أو أكثر ، بينما كانت قائمة الناقلات التى تحت الطلب والبناء هى ٣١٧ ناقلة فئة ٢٠٠ — ٣٠٠ ألف بنسبة ٦٦٪ ، ٩٩ ناقلة فئـة ٣٠٠ — ٤٠٠ ألف بنسبة ٢٠٪ ، ٦٦ ناقلة فئة +٤٠٠ ألف بنسبة ١٤٪ . أى أن الاتجاه العالمى كان إلى الناقلات العمـلاقة لا شك ، مع تركيز ملحوظ حول شريحة ٢٠٠ — ٣٠٠ ألف طن . إنه ميكانيزم السلم الصاعد escalator ، وتصاعد فى التصاعد بلا توقف أو حدود .

بل إلى حدود ! فكما أن للناقلات العملاقة نقاط قوتها، فقد ثبت أن لها نقاط ضعفها التى تتزايد باطراد بعد حد معين . والمرونة نقطة قوة واضحة فى الناقلات، فلها حرية الحركة من تغيير المسار وسرعة تتبع طلبات السوق عرضاً وطلباً والتلاؤم مع مقتضيات المنافسة.. الخ. ولها من الناحية السياسية ضمان الأمن ، فمن وجهة نظر الشركات

الأجنبية يكاد « أسطول الناقلات يكون الشيء الوحيد الذى لا يمكن للدول المنتجة أن تؤممه » ! ولكن نقطة القوة الكبرى والحاسمة هى يقيناً الناحية الاقتصادية ، أى تكلفة النقل . ذلك أنه كلما زاد حجم الناقلة ، كلما قلت تكلفة البناء بالنسبة للطن ، وكذلك تكلفة التشغيل ، ومن ثم فى النهاية تكلفة النقل . وقد وصل هذا الانخفاض إلى حد أن تكاليف نقل الطن بالناقلات العملاقة عن طريق الرأس أصبحت أقل من تكاليف نقله بالناقلات الصغيرة عن طريق السويس، بل وحتى لو لم تفرض على الأخيرة أى رسوم مرور على الإطلاق .

وهذا هو الخطر فى الأمر . فرغم فارق المسافة الضخمة الذى كان يعطى الأولوية المطلقة للقناة ، انقلب الموقف رأساً على عقب . ومعنى هذا أنه بعد أن كان عامل المسافة يحدد التكلفة ، تغلبت التكلفة على عامل المسافة ، أى التكنولوجيا على الجغرافيا . وفى النتيجة ورث الرأس تيار بترول الخليج الذاهب غرباً إلى أوربا ، فبلغت كمية البترول المنقول بطريقه إلى أوربا ٢٦٠ مليون طن فى ١٩٧٠ ، ارتفعت إلى أكثر من ٣٠٠ مليون فى ١٩٧٣ أو بعدها (وهذا ، بالمناسبة ، يعادل نحو ضعف الرقم القياسى لبترول القناة قبل إغلاقها) .

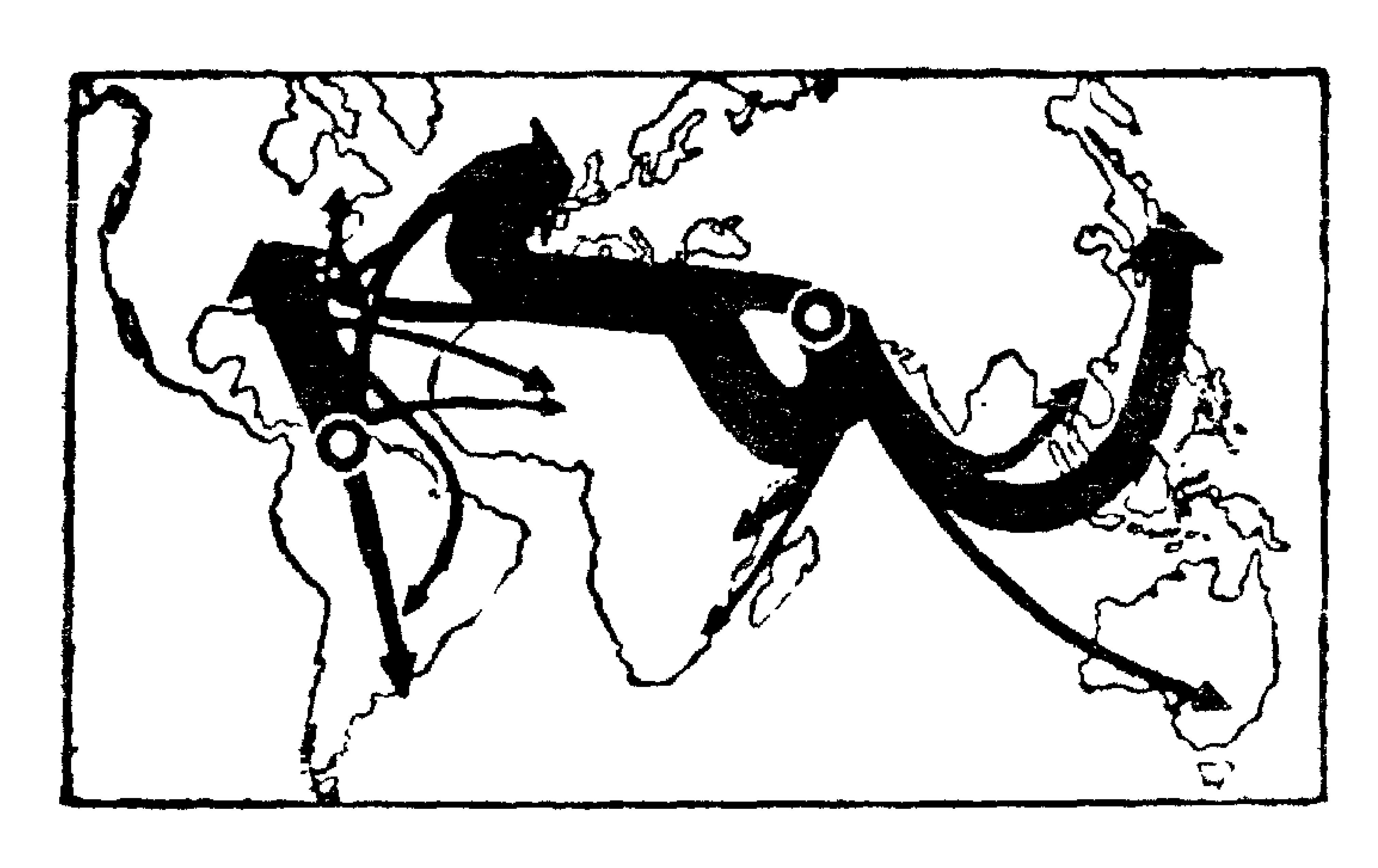
من الناحية الأخرى ، هناك نقاط الضعف . فبعض ما تكسبه

الناقلات العملاقة من مرونة فى البحر ، تفقده حين تقترب من اليابس . فعدد الموانى ، ومن باب أولى عدد الأحواض الجافة ، الصالح لاستقبالها فى العالم عمقاً واتساعاً وتجهيزاً قليل للغاية ، الأمر الذى يحد من حريتها فى الحركة ويستلزم إنشاءات هندسية معقدة وإنفاقات أولية ضخمة تضاعف من حجم الاستثمارات الرأسمالية اللازمة فتخفض من هامش الربح النهائى . حتى بعض المضايق والممرات البحرية الطبيعية كمضيق ملقا والقنال الإنجليزى ، ودعك من الموانى نفسها ، لا تكاد تصلح للناقلات العملاقة بغاطسها الكبير . والموانى نفسها ، وهى تقليدياً تعانى من مشكلة المكان وضيق المساحة خاصة إذا احتضنتها الجبال ، لا تجد متسعاً لتخزين كميات البترول الهائلة التى يمكن أن تجلبها الناقلات العملاقة .

وحتى فى البحر نفسه ، فان المشكلة ليست بالهينة : فأخطار الملاحة والحوادث قائمة ، لا سيما فى قطاعات المحيط الخطرة ، بكل ما تعنى من خسائر مادية جسيمة فضلا عن أخطار التلوث الرهيبة — تذكر غرق الناقلة تورى كينيون — الأمر الذى يرفع رسوم التأمين البحرى بدورها أيضاً إلى درجة مانعة . وقبل هذا كله فان الإنفاقات الرأسمالية الإبتدائية فى إنشاء الناقلات العملاقة باهظة للغاية وتبتلع استثمارات ضخمة . والأهم من ذلك ، أخيراً ، أنه بعد نقطة معينة — حوالى علامة ربع المليون — تزداد تكاليف البناء

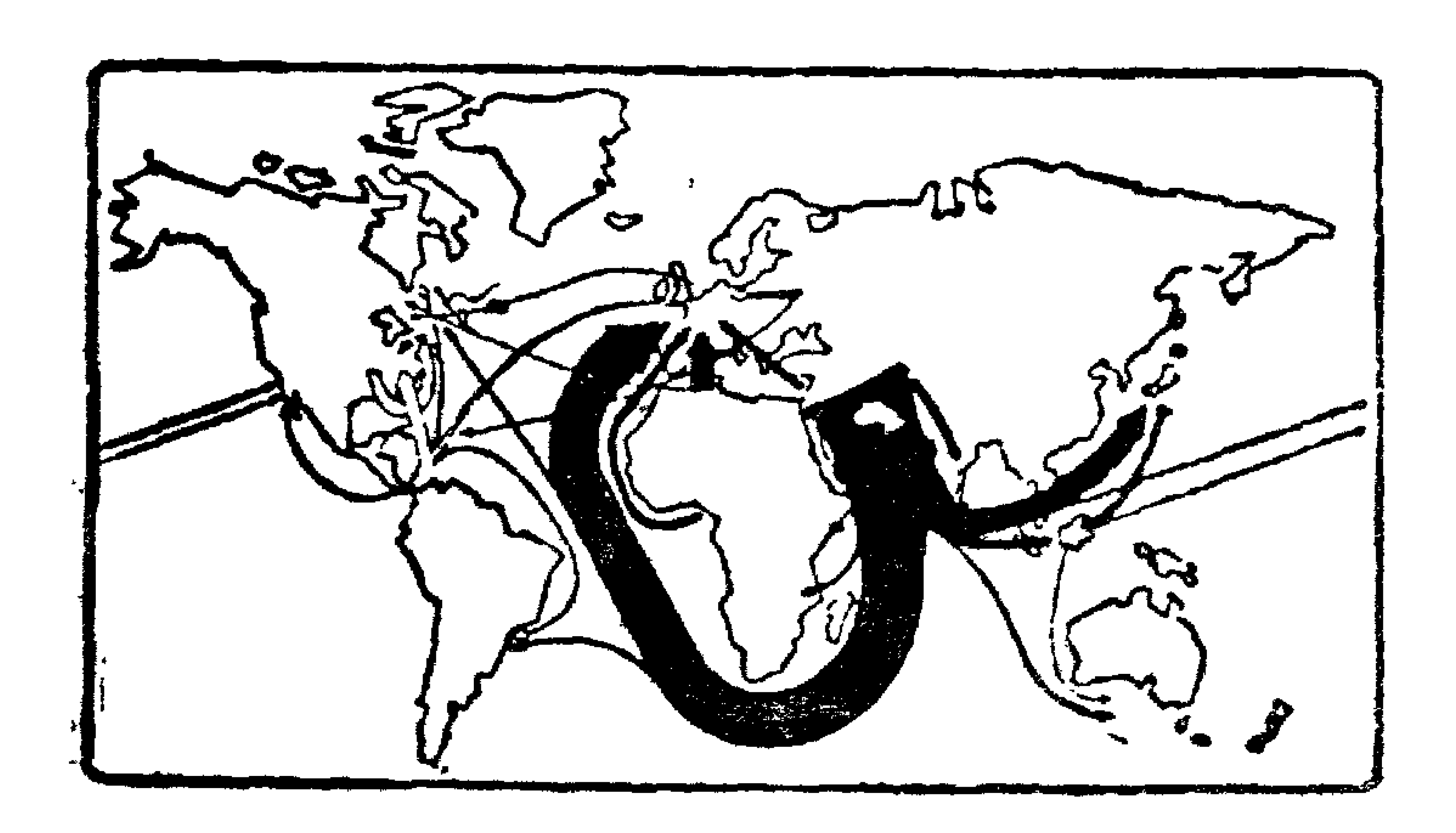
والتشغيل والصيانة بمعدلات غير متناسبة مع وفوراتها الحدية بحيث تتضاءل أو تتلاشى المنفعة الحدية لوفورات الحجم .

وهذا كله ما يفسر بلا شك التطورات العكسية التى طرأت مؤخراً على عالم الناقلات العملاقة . فلأول مرة وفى الفترة الأخيرة قلت طلبات بناء الناقلات الجديدة حمولة ١٥٠ ألف ، ٢٠٠ ألف طن وأكثر ، بينما عادت إلى الزيادة طلبات بناء الناقلات الأصغر حجماً . وخلال ١٩٧٤ لم تتلق ترسانات بناء الناقلات فى اليابان أى طلب جديد على الناقلات حمولة ٢٠٠ ألف طن فأكثر ، بل وباتت تشكو نقصاً حاداً فى طلبات البناء الجديدة . أكثر من هذا ، فلأول مرة تعرف الناقلات العملاقة البطالة الحقيقية . فبعد أزمة الطاقة الأخيرة ورفع أسعار البترول فخفض الاستهلاك فى الغرب فالإنتاج فى الشرق الأوسط ، وجدت أكثر من ٥٠ إلى ٦٠ ثم ١٠٠ ناقلة عملاقة نفسها فى البحر عاطلة بلا عمل . وأخيراً جداً ، وبعد تزايد كساد سوق الناقلات العملاقة ثم قرار إعادة فتح قناة السويس ، أعلن فى صناعة السفن إلغاء بناء ٣٦٥ ناقلة ضخمة مجموع حمولتها الكلى أكثر من ٩ ملايين طن . لقد انفجرت أخيراً فيما يبدو ، كما قال أحدهم ، « فقاعة الناقلات العملاقة » ، وإن ظلت بطبيعة الحال خطراً له وزنه .



انقــلاب النقــل بعــد اغــلاق القنــاة.

الخريطه العليا لنمط توزيع وحركة البترول قبل الاغلاق والخريطة السفلى
تعكس تحول تيار البترول الى طريق رأس الرجاء الصالح



القناة والناقلات

أما القناة فقد أدركت منذ البداية معنى التحدى وقبلته — ولم يكن لها بد من أن تقبله — على الفور ، وذلك بتجديد شبابها ، أعنى بالتوسع والتعميق ، توسيع القطاع وتعميق الغاطس . (العلاقة — بالطبع — حتمية بين البعدين الأفقى والرأسى ، فكل توسيع يعنى ويستدعى التعميق بالضرورة . والتوسيع — بالمناسبة — يتم كقاعدة على الضفة الشرقية وحدها كفراغ عمرانى غير مأهول تقريباً ، بعكس الضفة الغربية حيث تتكدس كل مرافق ومظاهر الحياة فى منطقة القناة) .

هكذا توالت المشروعات المتتابعة والطموح التى بدأت بعد إزالة آثار عدوان ١٩٥٦ والتى توجها مشروع ناصر . وهكذا أيضاً باتت القناة تنمو مع الناقلات بعد أن كانت هذه هى التى تنمو معها . وبعد أن كانت الناقلات تحبو فى رعاية القناة ، شبت عن الطوق فدخلتا معاً فى سباق عنيف . ففى ١٩٦٠ أمكن للناقلات حمولة ٤٥ ألف طن أن تعبر القناة ، بعد أن كان الحد الأقصى ٣٥ ألفاً فقط . وفى أوائل ١٩٦٢ استقبلت القناة أكبر ناقلة فى العالم تم بناؤها حتى ذلك الوقت .

أما مشروع ناصر فكان هدفه عبور الناقلات حمولة ٧٠ ألف

طن ، مع ازدواج القناة بحيث تتضاعف الحركة فيها إلى عملية ذات اتجاهين . وكان المشروع قد قطع شوطاً طيباً بالفعل حين أتى عدوان ١٩٦٧ الغادر لا ليغلق القناة ويوقف كل شيء فقط ، ولكن كذلك ليبتر علاقة الارتباط بين القناة والناقلات وليضع نقطة افتراق خطيرة بينهما .

ذلك أنه منذ جثم العدوان الإسرائيلى على المنطقة مرت مياه كثيرة فى القناة — ولا سفن على الإطلاق . فقد انحدرت الملاحة البحرية برمتها وعلى رأسها البترول إلى طريق الرأس فى الجنوب . وانطلق مد تضخم الناقلات العملاقة — وقد تحررت من ضبط أو تحكم عنق زجاجة القناة مثلما ساعدتها إمكانيات وإنجازات التيكنولوجيا الجديثة المذهلة — انطلق بصورة جارفة ، نكاد نقول متوحشة ، لكى تتناسب مع اقتصاديات الرحلة الجديدة المضاعفة ، إلى أن وصلنا الآن إلى وضع جديد فى هندسة السفن تبنى فيه الناقلات لا لكى تعبر القناة ولكن لكى لا تعبر القناة ، وتفصل فيه على « مقاس » رأس الرجاء لا على مقياس قناة السويس .

فبعد أن كانت الناقلات التى يمكنها عبور القناة بكامل حمولتها تمثل ٧٤٪ من حمولة الأسطول العالمى ، ستنخفض هذه النسبة إلى ٢٧٪ فى ١٩٧٥ ثم إلى ١٨٫٩٪ فى ١٩٨٠ . والمقدر أن خمس أسطول الناقلات العالمى هو الذى يستطيع الآن أن يستخدم القناة وهو محمل

حمولة كاملة ، كما أن أقل من نصف هذه السفن هى وحدها التى تعد مناسبة وقادرة على استخدامها . لقد أصبحت ناقلة اليوم السائدة ناقلة « محيطية » وليس من أسف « قنالية » ، وعاد نمط جغرافية نقل العصور الوسطى إلا أنه فى صورة عصرية بالغة الحداثة تتفق مع قمة تكنولوجيا القرن العشرين .

والسؤال الآن : ما مغزى هذا التطور الخطير ؟ هل قد شبت الناقلات نهائياً عن وصاية القناة أو شقت عصا الطاعة عليها إلى الأبد ؟ أهو إنذار بدورة جديدة وقاضية من الأسر النقلى ؟ هل انتقل الموقف من منافسة ، متكافئة على أية حال ، بين القناة والأنابيب إلى صراع قاصم ومدمر بين القناة والناقلات أو بين طريق السويس وطريق الرأس ؟ لقد رأينا كيف هزت الأسلحة النووية قيمة القناة بعض الشيء من الناحية الاستراتيجية العسكرية البحتة ، فهل هزت الناقلات العملاقة بدورها قيمتها التجارية والملاحية ؟ إن تكن الأولى ، فهى لصالح الوطن ، لصالح الأمن المصرى ، أما الثانية فلا يمكن إلا أن تكون خطراً داهماً على الاقتصاد المصرى . بصيغة أخرى ، هل الناقلات العملاقة هى ملاحياً بمثابة صواريخ النقل البحرى الذرية ، يمكن أن تفعل بالقناة اقتصادياً ما فعلت تلك بها استراتيجياً ؟ لقد خلقت البواخر التجارية والبوارج الحربية قيمة القناة على مستوى الاقتصاد والاستراتيجية

على الترتيب ، فهل تخنقها الآن الناقلات العملاقة والصواريخ النووية على الترتيب نفسه ؟ أفتكون القناة التي غذتها ثورة الانقلاب الصناعي في القرن التاسع عشر ، ضحية الثورة التكنولوجية في القرن العشرين ؟ وأخيراً ، إذا كانت جزيرة الفحم مهد الانقلاب الصناعي وبناءة السفن وسيدة البحار في القرن الماضي ، بريطانيا ، هي بغض النظر عن الدافع والأسلوب أكبر دفعة وعميل للقناة ، فهل تكون نظيرتها ونقيضتها ووريثتها « بريطانيا الشرق الأقصى » ، اليابان التي أصبحت القوة الاقتصادية الثالثة في عالم اليوم ومهد صناعة الناقلات العملاقة وصاحبة أكبر ترسانة لها في العالم ، هل تكون ، دون قصد بالطبع ، عاملا في دفع القناة إلى الخلف وسلبها الكثير من قيمتها لحساب الطريق والطريقة الجديدة ؟

أيا ما كان في هذه الأسئلة من حقائق أو أوهام أو من مبالغات أو ظلال ، فان رد مصر عليها جاء عملياً ، هادئاً ، مخططاً ، وواثقاً . فمصر ، التي تعرف ربما أكثر من أي بلد آخر أن المكان هو المكانة وأن المنزل هو المنزلة ، اختارت أن تتصدى لكل التحديات والأخطار في معركة واحدة وشاملة — ولم لا ؟ — مبارزة تخوضها بكلتا يديها وبسيفين في وقت واحد ، بالأنابيب وبالقناة ، وضد الشمال وضد الجنوب . فقد قررت من حيث المبدأ أن تجابه تحدي الناقلات العملاقة بتوسيع القناة إلى الحد الاقتصادي

الأمثل الذى يستعيد معظمها ، ولكن ليس بالصرورة كلها ، حالياً ومستقبلا . ولكن لما كان هذا البرنامج يستغرق سنوات ، فقد رأت أيضاً مد أنبوب بين السويس والاسكندرية — سوميد — ينوب أولا عن القناة ريثما تفتح فعلا ، ثم يستوعب قبل فتحها وبعده كل ما عسى يعجز من الناقلات العملاقة عن المرور فيها . وبهذا وبذاك تجمع مصر أولا بين منطق القناة والأنابيب أو الطريق البحرى والبرى معاً ولأول مرة ، وترد ثانياً على التحديات بنفس سلاحها وتحول الداء نفسه إلى دواء .

ولقد يتساءل البعض ، كما حدث بالفعل ، عما إذا كان هذا الجمع يعنى نوعاً من الثنائية أو الازدواجية ، يجعل من الأنبوب منافساً أو بديلا للقناة ، ومن ثم ينطوى على اعتراف ضمنى باهتزاز قوة الأخيرة . وآخرون تساءلوا عما إذا لم يكن هذا الأسلوب يحل مشكلة منافسة الأنابيب بطريقة تشبه طريقة شركات السكك الحديدية حين كانت تواجه منافسة السيارات بأن تشتريها ، فلقد يضمن هذا حياة الشركات ولكنه لا يمنع نهاية القطار المحتومة وربما عجل بها . غير أن الحقيقة أبعد ما تكون عن هذا وذاك . فأولا ، لا تعارض بالضرورة بين القناة والأنبوب ، بل كلاهما يتكامل مع الآخر فى تدعيم الاقتصاد الوطنى دون تناقض أو مزاحمة ، بل من المتصور فوق هذا أن يتضاعف كل منهما يوما ما بحسب حاجة

السوق . فالجمع بينهما إذن ليس ازدواجية بل تزاوج ، وتخصيص لا تحطيم . والأمر كله تكامل دون تفاضل ، لا سيما أنه أيضاً تكامل زمني متتابع مثلما هو تكامل جغرافي متوازن جيد التوزيع .

سـتوميد

فأما الأنبوب ، الذى يستمد اسمه من التركيب المزجى لكلمتى السويس والمتوسط ، والذى بدأ بالفعل تنفيذه ، فليس جديداً بالضبط من حيث المبدأ وإن كان جديداً من حيث المسار والتوجيه . ففى ١٩٥٦ ، بعد أن أغلق العدوان الثلاثى القناة ، تقدم أوناسيس بمشروع لمد أنبوب أو أكثر بقطر ضخم بين السويس وبور سعيد إلى جوار القناة وبمحاذاتها . وكانت الطاقة المقترحة تتراوح بين ٤٥ ، ٥٥ مليون طن سنوياً . أما الفكرة فهى حل مشكلة إغلاق القناة المؤقتة حينئذ ، ثم حل مشكلة الازدحام المتوقع فى حركة القناة مستقبلا . غير أن الاقتراح لأمر ما لم يتحقق ، ورئى الاكتفاء فى ذلك الوقت بتوسيع القناة . (ثمة أخيراً حديث عن أنبوب مماثل لاقتراح أوناسيس مطروح بالتعاون مع إيران .)

أما سوميد فهو إذا كان إحياء لفكرة الأنابيب من حيث هى مبدأ ، فإنه يختلف فى الموقع والطاقة . فابتعاداً عن الأخطار العسكرية الكامنة فى منطقة القناة والتى تسببت فى إغلاقها أكثر من مرة ، فإنه لا يكررها ولا يوازيها بل ينأى عنها إلى العمق المصرى سعياً

إلى مزيد من الأمن ، كما أنه سيكون خطاً مدفوناً تحت السطح وليس فوقه . من هنا تحدد مساره بالسويس — القاهرة — الاسكندرية ، أى برؤوس الخليج فالضعيد فالدلتا على الترتيب . ولأن لمصبات الخط ومضخاته ومنشآته طبيعتها وضروراتها الخاصة التى قدتتعارض مع الظروف العمرانية والسكنية فى تلك المدن ، وضماناً أيضاً لحرية الحركة والتخطيط والنمو ، تحدد الموضع الدقيق للخط فى ضواحيها البعيدة : الأدبية — الجيزة — سيدى كرير على الترتيب .

طاقة الأنبوب المقررة ٨٠ مليون طن سنوياً . أما التمويل — ٣٦٠ مليون دولار ، نحو ثلاثة أرباعها بالعملة الصعبة — فقد شاركت فيه دول ومصالح عالمية عديدة عربية وأجنبية من أبرزها إيطاليا بالذات . وهذا إنما يعكس الثقة فى المشروع واستراتيجيته ، وكذلك التضامن العربى الواعى ، فضلا عن المصلحة الكامنة والمرتبطة لدول بعينها فى موقع مصر الاستراتيجى على الدوام . أما عن التشغيل ، فستأتى الناقلات العملاقة من الخليج لتفرغ شحناتها فى الأنبوب عند السويس ، فتدفعها مضخاته حتى الاسكندرية حيث تتلقاها مجموعة أخرى من الناقلات العملاقة لتشحنها إلى موانى البحر المتوسط وغرب أوروبا . وطبقاً للتقديرات الفنية ، التى تحسب أيضاً حساب متوسط عدد رحلات الناقلة الواحدة فى العام على مرحلتى الطريق جيئة وذهاباً ، فإن تكاليف نقل الطن فى سوميد

ستكون دائماً وفى كل الأحوال أقل من مثيلتها بطريق الرأس ، بل وكلما ارتفعت أسعار النقل العالمية عموماً كلما زادت أفضلية سوميد الاقتصادية . والنتيجة الصافية أن الخط قد تغلب على منافسة الرأس وضمن تفوقه عليه .

قناة مجددة

عادت كفاءة القناة الآن كما كانت عليه عشية عدوان يونيو ، بمعنى أن غاطسها عاد إلى مستواه السابق وهو ٣٨ قدماً ، وأن من الممكن للناقلات حمولة ٧٠ ألف طن أن تمر بسهولة وبكامل الحمولة ، بينما يمكن للناقلات حمولة ١٥٠ ألفاً أن تمر فارغة أو بالصابورة ولكن ليس بكامل الحمولة . وتلك هى حدود الناقلات التى يمكن للقناة مباشرة أن تعتمد على اجتذابها إلى أن يتم مشروع توسيعها .

أما هذا فينقسم إلى مرحلتين : مرحلة أولى تستهدف توفير غاطس عمقه ٥٣ قدماً ومرور حمولة ١٥٠ ألف طن بالكامل ، أى ضعف ما قبل يونيو ، وتستغرق نحو ٣,٥ سنوات . وقد قدر مؤتمر « مصر والشرق الأوسط فى الاقتصاد العالمى » الذى عقد أخيراً أن طاقة النقل فى القناة فى نهاية هذه المرحلة سنة ١٩٧٨ ستصل إلى ٤٩٠ مليون ط . أما المرحلة الثانية فهدفها الوصول إلى غاطس

عمقه ٦٧ قدماً ، ومرور الناقلات حمولة ٢٥٠ ألف طن كاملة الحمولة ، أى نحو ضعف قدرة المرحلة الأولى وأربعة أمثال قدرة ما قبل يونيو . والمرحلة تستغرق ٤ سنوات أخرى ، وتكاليفها ٣٥٠ مليون جنيه مصرى ، نحو ٥٥٪ منها بالعملات الصعبة ساهمت فيها بالفعل الدول العربية البترولية وبعض الدول الصناعية والبنك الدولى بنسب هامة . ومتابعة لتقدير المؤتمر السابق ، فحين تتم المرحلة عام ١٩٨١ فستكون طاقة القناة على النقل نحو ١٠٤٠ مليون طن . وهذا الرقم ، الذى يكاد يقارب إنتاج العالم العربى من البترول عام ١٩٧٣ والبالغ نحو ٨٣٠ مليون طن ، يعادل نحو ٢٣,٥٪ من التجارة البحرية العالمية .

معنى هذا كله حين يتم أننا سنكون من الوجهة العملية بازاء قناة جديدة تماماً أو تقريباً أكثر منها حتى مجددة ، إذ لا يكاد يكون لها علاقة بالقناة المتواضعة التى تركها الاستعمار غداة التأميم ، ودعك من البداية وقت الإنشاء . (فى ١٨٧٠ كان الغاطس ٧ أقدام والقطاع المائى ٣٠٤ أمتار مربعة ، وفى ١٩٦٦ كان الرقمان ٣٨ ، ١٨٠٠ ، وبعد المرحلة الثانية من التطور سيكونان ٦٧ ، ٤٢٠٠ على الترتيب) . أى أننا فى الواقع قد أضفنا من قبل قناة جديدة إلى القناة القديمة . أما بعد أن تتم ملحمة التطوير ، فلن تكون القناة القديمة أكثر من نواة أولية ، ولا نقول بدائية . ومن الطريف

أن القناة فى أيام نشأتها الأولى كانت تسمى « ترعة » السويس ، وإنها لكذلك حقاً إذا قيست بقناة اليوم والغد .

لقد كانت السويس برزخاً ، فتركها الاستعمار ترعة ، ولكن التأميم حولها إلى قناة ، وقد وجب الآن أن تتحول إلى « مضيق » صناعى بمعنى الكلمة . ويقيناً إذا كانت قناة بنما ، ودورها ومجالها الجغرافى أصغر بكثير ، تبحث حثيثاً عن مضاعفة نفسها بقناة أخرى لمواجهة الزيادة المنتظرة فى الحركة الدولية ، فان قناة السويس بالتوسيع والازدواج أولى وأجدر . وليس هناك خطر حقيقى أن يقصر الطلب عليها وعلى استخدامهايوماً مادون أبعاد كل توسيع منظور ، كما أن عائدات بضعة أعوام كفيلة دائماً بتغطية نفقات كل مشروع مرحلى للتوسع الكبير .

والسؤال الآن : ماذا بعد التوسيع ؟ فانما القضية الحرجة هى : ما الذى سيدعو الناقلات العملاقة التى ربطت نفسها بطريق الرأس إلى أن تهجره وتتحول إلى القناة — إلا أن يكون ، بالطبع ، عامل التكلفة الاقتصادية ، يعنى إلا أن تكون القناة أرخص عما يغرى بل يرغم على التحول ؟ هكذا على الفور تتحول القضية إلى مسألة صراع اقتصادى بحت وحسابات التكلفة النسبية الدقيقة « ومنافسة قطع رقبة » سافرة . بل قد يعمد بعض أصحاب الناقلات العملاقة إلى استبعاد سعر الأصل من مصاريف التشغيل لفترة ما ، وذلك

لكى تظل سفنهم تعمل حول الرأس وقادرة على منافسة القناة .

ولئن كان من مصلحة العالم كله ، كما من مصلحة مصر ، أن تعود القناة بأسرع وقت وبأقصى كفاءة ، فلا ينبغى أن نتجاهل أنه فى ظل الظروف المؤقتة الراهنة قد أصبح هناك مجموعة جديدة قوية ومؤثرة من المصالح المكتسبة تجد مصلحتها فى بقاء تلك الظروف وضد عودة القناة . وعلى المستوى الاقتصادى البحت ، أى الصناعة والتجارة والنقل ، يمكن أن نحصر ثلاث فئات من المصالح لا تريد ، أو لا يهمها ، فتح القناة .

أولا ، رجال صناعة السفن العالمية ، فهم يفضلون بقاءهـا مغلقة لأن فتحها سيؤدى على المدى القصير إلى تقليل أرباحها بدلا من زيادتها ، لأن طريق القناة الأقصر سيحتاج إلى عدد أقل من الناقلات الضخمة لنقل نفس الكمية من بترول التجارة الدولية ، أى أن هذا سيؤدى فجأة أو بالتدريج إلى بطالة حادة فى الناقلات التى أصبحت تعانى من قبل من فائض كبير . أما على المدى البعيد فلا يهم بالنسبة لمعظم السفن أن تفتح القناة أو لا تفتح ، لأن بوسعها كما فعلت من قبل أن تدبر طاقات الشحن وخدماته التى تناسب كلتا الحالتين .

ثم هناك ، ثانياً ، أصحاب الناقلات المستقلة ، وأغلبهم من الأفراد المليونيرات ، فهؤلاء تمثل القناة بالنسبة لهم تهديداً أكثر من شىء

يبشر بالخير . أما عن شركات البترول العالمية الكبرى التى تعتبر مسئولة فعلا عن تسيير الناقلات ، فالأمر كله يتوقف عندهم على النفقات والتكاليف النسبية .

ثالثاً ، وأخيراً ، هناك رجال صناعة بناء السفن ، خاصة فى اليابان والسويد وسائر دول غرب أوربا ، حيث توضع استثمارات بليونية فى بناء الناقلات العملاقة . عودة القناة ستؤدى إلى خفض الطلب عليهم ، فخفض أو توقف الإنتاج لديهم ، وبالتـالى إلى خسائر رأسمالية فادحة .

صراع النقل البحرى

فى وجه هذه المصالح المضادة ، انتهت هيئة قناة السويس فى أبحاثها المعمقة على آخر متغيرات البترول وحركته إلى أن الحد الأمثل اقتصادياً للناقلات العملاقة يتراوح حول ربع المليون طن ، بعده تتضاءل ميزات الحجم ووفوراته مثلما يتضاءل العدد الفعلى للناقلات نفسها بحيث لا تمثل إلا نسبة ضئيلة نوعا من أسطول الناقلات العالمى . ومن هنا وجدت الهيئة أن الأنسب لها هى اقتصادياً ومن وجهة تكاليف وعوائد مشروعات التوسيع أن تركز على الناقلات التى تقع حمولتها داخل هذا الحد ، وهى الأغلبية المطلقة . وقد كان على هذا الأساس بالفعل أن حددت الهدف النهائى لمشروع

التوسيع — ٢٥٠ ألف طن كما سبق . أما ما زاد على ذلك فقلة لا تعدو ١٠٪ من مجموع حمولة الأسطول العالمى ، لا تبرر السعى وراءها ولا التكاليف الإضافية لمزيد من التوسيع ، ويمكن بدون خسارة ملموسة الاستغناء عنها ، على الأقل على المدى القريب ، وأهم من ذلك أنها يمكن أن تستخدم القناة فى رحلة العودة فارغة ، أى أنها ليست مفقودة تماماً ، كما يمكن اجتذابها من ناحية أخرى إلى خدمة سوميد .

وليس من المتصور بعد هذا ، ولا العملاء أنفسهم يتوقعون ، أن تكون رسوم المرور فى القناة بعد إعادة فتحها مثل ما كانت فى الماضى عشية يونيو ، أى منذ أكثر من ٨ سنوات حين كان دخل القناة ١١٠ مليون جنيه . لا لأن الرسوم القديمة كانت أصلا شديدة الانخفاض فقط ، ولا للارتفاع الكبير الذى طرأ على تكاليف النقل والشحن فى العالم ، ولا كذلك للتضخم النقدى العالمى الذى قلل القيمة الحقيقية للعملات ، ولا حتى لضرورة تغطية النفقات الباهظة فى تطهير وتوسيع القناة نفسها ، وإنما أيضاً لأن سعر البترول نفسه بفضل أكتوبر قد قفز بشكل صاروخى فصار خمسة أمثال ما كان قبل يونيو (من أقل من دولارين للبرميل إلى ١٠ — ١١ دولاراً) .

والمفهوم أن خطة مصر الموضوعة فى هذا الصدد خطة موضوعية وواقعية . فقد تحددت الرسوم الجديدة بضعف ما كانت عليه قبل يونيو ، أي بنحو دولارين للطن بدلا من دولار واحد ، وإن كانت محسوبة من الآن فصاعداً على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة ، وذلك حماية لها من آثار ذبذبات وتخفيضات الدولار المستمرة . والمتوقع بعد هذا أن يبلغ دخل القناة من الرسوم الجديدة نحو ٤٥٠ مليون دولار ، مقابل ٢٢٠ مليوناً قبل يونيو . وهذا يبدو رقماً معقولا ، دون أن يكون مجزياً تماماً أو متناسباً مع الحجم النقدى الهائل لعملية البترول العامة فى العالم من حولها ، والتى تجرى الآن فى حدود مئات بلايين الدولارات . أما فيما بعد ، فلابد أن يرتفع الدخل ليتناسب مع مستوى اقتصاديات البترول العالمى .

من هنا تبحث القناة الآن عن المعادلة المثالية للرسوم الواجبة ، وهى معادلة صعبة بالغة التعقيد رياضياً تأخذ فى الحساب مئات الاعتبارات والمتغيرات والضوابط . غير أن الضابط الأساسى والبوصلة القائدة فى رفع الرسوم ستظل ، ويجب دائماً أن تظل ، بحيث تكون أقل وأرخص من تكاليف الناقلات العملاقة بطريق الرأس حتى تستطيع أن تنافسها فتستعيد الأولى وتأسر الثانى . ولقد قدرت دوائر صناعة النقل البحرى بالفعل أن فتح القناة سيحقق

على الفور خفضاً فى قيمة البترول المستورد من الخليج العربي يصل إلى ١٢ سنتاً فى البرميل . كما قدرت أن سعر نقل الطن من أي سلعة سينخفض من ١٥,٤ دولار بطريق الرأس إلى ٩,٢٢ دولار بطريق السويس . المهم فى كل الأحوال أن القناة يجب أن تظل أرخص وأكفأ طريق بحرى فى العالم كما كانت دائماً .

وسيترتب على هذا كله زيادة النشاط التجارى فى معظم موانى ودول العالم المرتبطة بالقناة . وقد بدأت كل دولة بالفعل تحسب مئات الملايين من الدولارات التى ستعود عليها سواء عن طريق انخفاض تكاليف النقل أو عن طريق ارتفاع حركة النقل والتبادل . وبالمثل واجت الصناعة فى كل دولة تحسب نسب انخفاض تكلفة الإنتاج المترتبة وكذلك زيادة حجم الإنتاج المتوقعة وبالتالى انخفاض أسعار السلع . أي أن النتيجة الأولى والأساسية لفتح القناة عالمياً هي انتشار الرخاء العام وارتفاع مستويات المعيشة من خلال زيادة الإنتاج واعتدال الأسعار ونفقات المعيشة ... الخ .

ومن الناحية الأخرى فإن الناقلات العملاقة ستصاب بمزيد من النكسة . والمقدر أن نسبة البطالة التى تصل بينها الآن إلى ١٤٪ ، سترتفع مباشرة بعد عودة القناة إلى نحو ٢٤٪ أى ربع أسطول الناقلات العملاقة العالمى . وبأكثر من هذه النسبة ستنخفض بلا شك معدلات بناء الناقلات العملاقة الجديدة . وهذا وإن لم يكن

فى صالح صناعة بناء السفن وترسانتها ، فانه فى صالح الإقتصاد والصناعة العالمية عموماً ، إذ أنه سيوفر رؤوس أموال ضخمة تتحول لتوضع فى مشاريع إنتاج أكثر قيمة وضرورة وأرباحاً :

وثمة بعد هذا نقطة بالغة الأهمية فى تحديد التكلفة النسبية لكل من الطريقين قد يثبت فى المستقبل أنها هى الحكم الفيصل فى الصراع بل وأنها بالتحديد مقتل طريق الرأس . فابتداء ينبغى أن نعلم حقيقة مفتاحية أساسية وهى أن ثمن الوقود فى رحلة الناقلات يمثل وحده نحو نصف سعر نقل الطن الواحد . وإلى ما قبل حرب أكتوبر لم يكن هذا على أهميته ليعنى الكثير جداً بالضرورة فى معادلة الصراع. أما بعدها وبعد أن ارتفعت أسعار البترول فى العالم بفضلها إلى أربعة أو خمسة أمثال ما كانت عليه فقد أصبحت هذه الحقيقة أخطر سلاح لصالح القناة وضد الرأس . إذ أصبح ثمن الوقود الآن يمثل البند الرئيسى فى تكلفة نقل الطن فى الرحلة ، نحو أربعة أخماسها على الأقل . أى أن الوقود أصبح الآن بلا جدال العامل الأساسى المسيطر والحاكم فى تحديد تكلفة النقل ، وهو وحده الذى يقرر أفضلية ، وبالتالى مصير ، أى طريق بديل .

ولما كان طول طريق السويس نحو نصف طريق الرأس فى رحلة الخليج العربى — أوروبا الغربية بالذات ، فان هذا مع تساوى حمولة الناقلة يعنى خفض استهلاك الوقود إلى النصف ، وبالتالى

خفض التكلفة الكلية لنقل الطن بنحو الخمسين على الأقل إلى نحو النصف ربما . وهذا الفارق جدير بأن يزداد كلما ارتفعت أسعار البترول فى العالم ، وهو الاتجاه الذى لا مفر منه باطراد فى المستقبل . باختصار ، تكاليف نقل الطن عن طريق السويس يمكن أن تصبح نحو نصف تكاليفه حول الرأس .

وذلك لحسن الحظ هو الحد المجهول فى المعادلة الجديدة وآخر المتغيرات فى الموقف ، وتلك هى المفاجأة التى لم تدخل فى حساب المنذرين والشامتين والتى ستقلب كل حساباتهم وتنبؤاتهم القائمة رأساً على عقب . فلقد كان المتغير الأساسى فى تقدير موقف القناة عند هؤلاء وغيرهم هو ثورة الناقلات العملاقة ، ولكن الأمر عاد بسرعة لسوء حظهم لينقلب من جديد ، فأصبح هناك متغير أحدث وأقوى وأخطر هو ثورة أسعار البترول . إن ثورة ارتفاع أسعار البترول هى الرد الحاسم على ثورة ارتفاع أحجام الناقلات العملاقة ، وستنسخ آثارها بالنسبة للقناة حتماً .

ومعنى هذا الانقلاب الجديد على الفور أن تكلفة النقل تعود مرة أخرى لتصبح وظيفة للمسافة . وأن المسافة تعود لتصبح العامل الحاسم فى المنافسة ، وأن القناة تعود لتصبح سيدة الموقف بينما يرتد الرأس إلى مكانه فى الذيل . وهذا كله يعنى بدوره أنه إذا كانت حرب يونيو ، حرب الهزيمة ، هى التى ضربت قناة السويس

وخلقت طريق الرأس ، فان حرب أكتوبر ، حرب النصر ، بما رفعت من أسعار البترول قد جاءت على العكس ولكن بمنطق سليم جداً لتقضى على طريق الرأس وتعيد القناة إلى مكانتها السابقة والموقف كله إلى نصابه . فحرب يونيو حين أغلقت القناة وفتحت الرأس لم تخلق إلا وضعاً شاذاً غير طبيعى ولم تكن سوى خطأ انقلابى كفأ الموقف على وجهه ثم تركه واقفاً على رأسه ، أما حرب أكتوبر حين جاءت لتنقضها ملاحياً كما نقضتها عسكرياً فانما جاءت لتصحح الموقف وتعيده واقفاً على قدميه . لقد تمت أخيراً تصفية خطأ عابر وتسوية حساب تأجل بعض الوقت وهزيمة هزيمة عارضة ، وذلك بسلاح الحرب نفسه . نتيجة منطقية ...

وعلى هذا فاذا ما أحسنت مصر استخدام سلاح الرسوم وإدارة لعبة « شد الحبل » التنافسية ، يمكن للقناة أن تأسر الجزء الأكبر من حركة طريق الرأس وتعيد هذا إلى مكانه الطبيعى فى استراتيجية النقل العالمية حيث ينتمى وكما يجب ـ ذنباً «تحت وأسفل» down under كما يذهب التعبير الإنجليزى الدارج . فكلما تقدم مشروع التوسيع كلما عادت إليها شرائح الناقلات ذات حمولات أكبر فأكبر ، حتى لا يتبقى للرأس فى النهاية إلا تلك القلة التى تزيد على ربع المليون.

بمعنى آخر ، سيفرض نفسه ، أو بالأحرى ستفرض القناة ، تقسيم عمل جغرافى جديد فى الصراع بين القناة والرأس يشبه إلى حد

معين تقسيم العمل فى جغرافية النقل بين القطار والسيارة ، وهو تقسيم لصالح الأخيرة فى المدى البعيد . فالرأس ، كالقطار ، للمسافات الطويلة والوحدات الأكثر ضخامة والرحلات البطيئة ، والقناة ، كالسيارة ، للمسافات الأقل طولا ووحدات الحجم الأقل ضخامة نسبياً والرحلات السريعة والعاجلة .

ومعنى هذا أن القناة تستطيع أن تعتمد بثقة تامة على تيارات أربعة مضمونة تماماً . أولا ، غداة الفتح مباشرة ، ستعود فوراً وبلا أدنى منافسة كل سفن التجارة غير البترولية ، بضائع جافة وركاب ، وهى التى أضيرت من إغلاق القناة وعانت من طريق الرأس أكثر ما عانت والتى تتلهف على العودة إلى القناة والتى كانت تمثل نحو ٣٠٪ من جملة حمولتها قبل الإغلاق ، زاد الآن حجمها المطلق بالتأكيد . وسيكون للبضائع الجافة بالذات دور هام فى مراحل ما قبل توسيع القناة بصفة خاصة .

ثانياً ، وغداة الفتح مباشرة كذلك ، يمكن لجميع ناقلات مشتقات البترول ، تمييزاً لها عن ناقلات الخام ، أن تمر فى القناة . ذلك أن المشتقات إنما تنقل أساساً فى ناقلات صغيرة ومتوسطة الحجم ، بعكس الخام نفسه . ومع اطراد الاتجاهات الوطنية إلى تصنيع المزيد من البترول والبتروكيماويات ، ستتزايد حركة نقل المشتقات التى تحتاج إلى القناة .

ثالثاً ، مع اطراد التوسع حتى استكماله ، ستعود بالتدريج معظم الناقلات حتى حمولة ربع المليون ، وهذه هي العمود الفقرى ما تزال في أسطول الناقلات العالمي ، هذا فضلا بالطبع عن الناقلات الصغيرة والمتوسطة حمولة ٧٠ ألف طن ، فهي ستتحول إلى القناة فوراً .

رابعاً ، في الوقت وبالتدريج نفسهما ، يمكن أن يعود كثير من الناقلات حمولة + ربع المليون ، وذلك في حالتي الحمولة غير الكاملة ورحلة العودة فارغة (بالصابورة) .

فاذا أضفنا هذا إلى ذاك ، فان المحصلة بضع مئات من ملايين الأطنان من الحركة ، تتعدى لا شك الرقم القياسي الذى سجلته القناة قبل الإغلاق وتتناسب بالتأكيد مع مستويات الإنتاج والنقل العالمية الجديدة . وإذا كانت بعض الشركات الملاحية في الغرب تقدر أن القناة ستمر بها في السنة الأولى كمية تتراوح بين ١٢٢ ، ١٦٩ مليون طن ، أو ما يعادل ٣,٧٪ إلى ٥,١٪ من حجم التجارة البحرية في العالم ، فان هذا يبدو لنا تقديراً قاصراً على أقل تقدير : هذا بينما تقدر هيئة قناة السويس حجم الحركة المتوقع في السنة الأولى بعد إعادة فتحها بنحو ٢٦٠ — ٢٠٠ مليون طن ناقلات محملة ، ونحو ٢٠٠ — ٢٤٠ مليون طن ناقلات فارغة ، ثم نحو ١١٢ مليون طن بضائع جافة . (قارن هذا بآخر معدلات ما قبل الإغلاق حيث

بلغ مجموع الحركة فى ١٩٦٦ نحو ٢٤٢ مليون طن ، منها ١٧٦ مليوناً من البترول ، ٦٦ مليوناً بضائع أخرى .)

وتقدر الأبحاث الدقيقة أن صادرات بترول الشرق الأوسط إلى أوربا فى ١٩٧٥ لن تقل عن ٥٠٠ مليون طن ، ترتفع إلى ٦٦٦ (أو ٦٧٥) مليوناً فى ١٩٨٠ ، ثم إلى ٨٨٧ مليوناً فى ١٩٨٥ . فاذا تذكرنا أن طاقة نقل الأنابيب فى المنطقة فى ١٩٧٥ ستصل فى أقصاها إلى ٢٨٠ مليون طن ، فان هذا يعنى أنها لن تتجاوز فى البداية ٥٦٪ من حاجات أوربا ، تنخفض إلى ٣٢٪ فقط فى ١٩٨٥. وهذا يترك للناقلات ٢٢٠ مليون طن فى ١٩٧٥ ، ٣٨٦ مليونا فى ١٩٨٠ ، ٦٠٧ ملايين فى ١٩٨٥ .

وإذا كان رأس الرجاء هو الذى يحتكر هذه الحركة حالياً ، فان القناة بعد فتحها تستطيع بلا شك أن تأسر الجزء الأكبر من هذه الكميات . وإذا كان هذا يقصر كثيراً دون طاقة القناة التصريفية التى ستكون فى حدود ١٠٠٠ مليون طن بعد التوسيع ، بمعنى أن القناة ستظل طويلا بعيدة عن نقطة التشبع ، فان الإجماع تام على أن تزايد إنتاج واستهلاك البترول فى العالم سوف يجعلنا بحاجة دائماً ليس فقط إلى القناة ولكن أيضاً إلى الأنابيب وكذلك كل وسائل النقل الممكنة .

هكذا ، وعلى العكس من آراء المشككين الذين يقولون إن

القناة لن تعود منجم الذهب الذى تأمله مصر ، يمكن للقناة أن تتطلع بثقة إلى حصيلة ضخمة تتجاوز كثيراً أعلى ما حصلته فى السابق وتصل إلى عدة مئات من ملايين الدولارات عملة صعبة خالصة . وتتوقع وزارة المالية المصرية بالفعل أن يبلغ دخل القناة فى الستة أشهر الأولى لها حوالى ١٠٠ مليون جنيه . ومن الناحية الأخرى، فكما أعلنت الهيئة بلغ إيراد القناة الفعلى فى العشرين يوما الأولى من إعادة تشغيلها ٤ملايين دولار . ولئن بدا هذا رقماً متواضعاً، فذلك لا يعد بحال مقياساً دائماً للمستقبل . أولا لأن عملية تحويل مسارات السفن إلى الطريق الجديد لم تكتمل بعد ، وثانياً لأن هذا يعكس تشغيل القناة نهاراً فقط وليس نهاراً وليلا كما سيبدأ وشيكاً ، وثالثاً لأن تجديد العقود مع شركات الملاحة سيبدأ فى فى أكتوبر حيث تنتظر لذلك دفعة كبيرة للحركة فى القناة ، ورابعاً وأخيراً لأن توسيع الغاطس مازال يتقدم تدريجياً . من هنا جميعاً ينتظر القناة دخل متنام ثم متصاعد ثم طافر بلاريب .

إن السلعة « الحاضرة »،أى الموجودة بالفعل فى السوق،تخلق دائماً سوقها وعملاءها . تلك أولية فى الاقتصاد . ومجرد وجود القناة سيفرض نفسه ، على المنافسين وعلى الجميع ، لتستعيد وشيكاً مكانتها كحجر الزاوية ومركز الثقل فى التجارة العالمية والنقل البحرى. بل لقد رأينا كيف أن مجرد إعلان فتح القناة قد ألقى بصناعة

الناقلات الضخمة برمتها فى دوامة من الاضطراب والفوضى سيكون لها بالقطع ما بعدها ، كما بدأت مقاساتها تعود لتتلاءم مع مقاسات القناة ...

نمط جديد من التوازن

غير أننا من الناحية الأخرى لا ينبغى أن نغفل عن حقيقة جديدة لها حسابها . فليس السؤال هو هل تعود القناة إلى سابق دورها ، وإنما القضية أن تعود إلى سابق مكانتها وأولويتها المطلقة . فالى جانب تكاثر الأنابيب فى الشمال ، من الواضح أن طريق الرأس سيظل يحتفظ إلى وقت طويل لا نعرف مداه بنسبة معينة لا نعرف حجمها هى الأخرى ، ويبدو أن علينا أن نفترض أنها ستبقى دائماً وأن على القناة أن تتعايش معها . وعلى هذا فستتألف شبكة النقل والملاحة البترولية بين الشرق والغرب من حزمة ثلاثية : الأنابيب فى الشمال ، القناة فى الوسط ، والرأس فى الجنوب .

ولئن كان حتماً أن تظل القناة بين هذه المحاور الثلاثة هى واسطة العقد والخاصرة والمفتاح ، فيبقى أن القناة أصبحت بذلك طريقاً « تنافسياً » بعد أن كانت طريقاً « احتكارياً ». فبعد أن كانت القناة حتى الخمسينات الباكرة هى الطريق « الأوحد » ، ظهرت الأنابيب فى المشرق فصارت القناة الطريق « الأولى » ، والآن يأتى طريق الرأس لتصبح المشكلة أمام القناة هى كيف تظل كذلك .

معنى هذا ، بلغة الإيكولوجيا ، أن القناة بعد أن كانت « العامل المطلق » أصبحت « العامل المسيطر » فقط . وهذا حقاً لا ولن يفقدها عنصر السيادة فى الموقف كله ، إلا أنه أفقدها عنصر التفرد . إنها سوف تعمل بكامل طاقتها وستظل دائماً أسبق من منافسيها ، ولكنها ستصبح فرعاً فقط من شجرة لا جذعها الوحيد ، الطريق المحورى فى شبكة ولكن ليس المحور الوحيد للطريق ...

ولا شك أن هذا الوضع المركب يلقى أعباء تنافسية جديدة على القناة . ولعل أول هذه الأعباء ، وهو أيضاً دليل على أن الموقف أصبح تنافسياً بجلاء ، أن رفعك لرسوم القناة اليوم بعد عودتها لا يمكن أن يكون حراً تماماً أو متناسباً مع تكاليف إعدادها فقط ، ودعك من أن يتناسب مع ارتفاع أسعار البترول الصاروخى ، دون اعتبار لعامل المنافسة الحادة الرهيفة مع تكاليف طريق الرأس بالذات . وهذا بالضبط هو جوهر المتغيرات الجديدة فى الموقف ، كما أنه يشكل بالدقة حجم الخطر الحقيقى الجديد للناقلات العملاقة وطريق الرأس ، وهو أخيراً وعلى وجه التحديد طبيعة التحدى الذى يواجه القناة .

ولكن أين هذا من حملة التشكيك فى مستقبل القناة بكل ظلالها القاتمة ونبوءاتها السوداء ؛ من المحقق أن هناك متغيرات وأن هناك بعض الخطر النسبى ، ولكن من المؤكد أكثر أن هذا الخطر

قد بولغ فى تصويره وضخم إلى حد خرج به تماماً عن حدوده الحقيقية وعن حجمه الطبيعى . وإذا كان مصدر هذه الحملة معروفاً ، فان علينا دون قلق أو انزعاج ولكن أيضاً دون استنامة أو استهانة أن ندرك أنها جزء طبيعى جداً ومتوقع من الحرب الدعائية والنفسية الضارية التى يشنها علينا العدو .الشائعات والتخوفات والحملات على القناة إنما جزء من صراع السوق كما هى من صراع القوة فى هذا العالم ، وليس ينبغى لها أن تدهشنا ولا أن تخيفنا .

ومن الناحية الأخرى فان علي مصر أن تدرك أن القناة قناتها ، وأن قناتها حياتها ، وعليها كما تدافع عنها عسكرياً أن تدافع عنها اقتصادياً ، وبكل قوة ودون التفات إلى حملة أكاذيب العدو ، ولكن أيضاً دون تجاهل للخطر بحجمه الطبيعى . وإذا كان الاستعمار قديماً قد استمات من أجل الاحتفاظ بالقناة وبأهميتها ، فان مصر صاحبة ومالكة أمرها وأمر نفسها أولى وأجدر . وأحد فى النهاية لن يهتم بها أو بمصيرها ما لم تهتم هى . إنها معركة مصير وصراع بقاء . وككل صراع ، فان أكبر أسلحتك فيه ليس السلاح نفسه فحسب ، وهو هنا ماض كأمضى ما يكون سلاح ، وإنما هو أولا وقبل كل شىء يدك أنت التى تمسك بهذا السلاح وإرادتك التى تحركها وتحركه .

وهذا أيضاً ما يؤدى بنا إلى قضية ختامية ولكنها بالغة الأهمية ،

ربما غفلنا عنها طويلا ولكن ها هى ذى الأزمة تطرحها علينا بل تفرضها فرضاً . إننا نستغل القناة ، نحن نخشى ، استغلالا سلبياً أكثر منه إيجابياً ، نستغلها كما يستغل العرب مثلا بترولهم كوقود لا كبتروكيماويات . فنحن نهيىء القناة ثم نقدمها لمن يستخدمها ، ويقتصر دورنا — عدا الإرشاد والمرشدين — على وظيفة الجابى ، جابى الرسوم أو المكوس أو التعريفة ، سمها كما تشاء . دورنا فى القناة ، يعنى ، دور الدليل والقوميسار أو السائق والمحصل . ولكن هذا الدور لم يعد يكفى على الإطلاق . ولا بد لنا أن ننظر إلى القناة كصناعة لا كمجرد خامة أولية ، كقناة ديناميكية حية متحركة لا كمجرد طريق استاتيكى ساكن ، كفاعل لا كمجرد مفعول به . علينا أن ننظر إلى القناة لا كترعة لسفينة عابرة ولكن كعبارة فى شكل ترعة ، لا كشريان لناقلات البترول ولكن هى نفسها كناقلة للبترول ، لا كوعاء سالب للنقل ولكن كأداة موجبة له .

وبتفسير أوضح ، يجب على مصر نفسها منذ الآن أن تمتلك أسطولا كفئاً وقوياً من السفن العادية والناقلات وبخاصة الناقلات المتوسطة والصغيرة ، لتستعمله هى بنفسها وعلى قناتها فى نقل البترول والبضائع بين الشرق والغرب ، ليس فقط تأميناً للقناة بالناقلات (ومنها) ، ولكن أيضاً تسخيراً للناقلات لمصلحة القناة . وذلك لا شك استثمار مزدوج لمكانة القناة ومستقبلها

غير معقول على لا اطلاق ألا يكون لمصر ، صاحبة القناة ، أسطول ناقلات ونقل تدعم به قناتها وتوظفه فى خدمتها ، بينما أن لكثير من الدول البحرية وغير البحرية ، المتقدمة والمتخلفة ، بل حتى للأفراد والشركات كملوك الناقلات اليونانية ، أساطيل كبرى تعيش على القناة وبالقناة . وإذا كانت حتى دول البترول العربية ، بما فيها الصغيرة منها ، قد بدأت تتجه إلى هذا الاستثمار الذكى ، فان مصر لا يجوز أن تظل مجرد ممر ، بل وجب الآن أن تتحول إلى دولة ناقلات كما هى دولة القناة .

والمشروع الذى نتصور ليس أسطولا رمزياً أو ثانوياً ، بل بحمولة بضعة أو عدة ملايين من الأطنان ، يمكن أن تتكون بالتدريج ولكن بسرعة على برنامج زمنى طويل المدى . ومن الممكن للمشروع، الذى يجدر إشراك الدول العربية البترولية فى تمويله ، أن يستغل ظروف تطورات الفائض فى الناقلات المتوسطة والصغيرة وقلة الطلب عليها وإحيائها من خطر الانقراض وتشغيلها لمصلحة القناة (بدأ كل رجال الناقلات الأفراد بشراء فائض الناقلات شبه الخردة فتحولوا فى بضع سنين إلى حيتان وبليونيرات ...) .

إن هذا ليس فقط هو التطور الطبيعى للأشياء ، ولكنه أيضاً فى صميم قوانين الصراع النقلى ولعبة شد الحبل حول القناة . وليس معنى هذا بالمناسبة أننا بذلك نتحول إلى تاجر لم يجد عميلا فباع

لنفسه ، وإنما صمم الموقف أن تاجراً قد استبعد دور الوسيط والجملة وتبناه لنفسه فأصبح تاجر جملة وتجزئة معاً ، أى ضاعف دوره ودخله كما أمن وظيفته ومكانته ، بل وبمعدل الربح المركب فى الحالين ...

عود على بدء

كلا إذن ! — نحن نختتم — ليست القناة فى خطر كما أرجف أعداؤها ، وليست الناقلات العملاقة خطراً داهماً عليها ، ولا نداً ولا بديلا ولا حتى بالضرورة منافساً ، لا ولا هى سلاح التكنولوجيا الحديثة الصاروخى أو صواريخ ملاحة القرن العشرين التى تؤذن أو تهدد بأن تجعل من القناة أداة تقليدية و « موضة » قديمة تنتمى إلى القرن التاسع عشر وحضارته . الناقلات العملاقة، كما نرى بوضوح ، لم تخرج عن وصاية القناة أو تضعها تحت رحمتها ، بل على العكس هى التى تضع نفسها فى خدمة القناة . إذ من الممكن للقناة ببساطة أن تطوعها لأغراضها ، وتطوعها بأن تتكيف معها ، وتتكيف معها بأن تتوسع ببساطة لها . المصل المضاد لوباء الناقلات العملاقة ، إن عدت وباء ، هو التوسيع ثم المزيد من التوسيع . عندئذ تتحول القناة إلى مغنطيس غلاب تتجاذب إليه الناقلات العملاقة كما تتجاذب برادة الحديد على قضيب ممغنط . فالناقلات

العملاقة إذن إنما هى أداة جديدة ، بالغة العصرية والمرونة ، توضع بين يدى القناة لتجدد شبابها وتضاعف حاكميتها ، ذخيرة حديثة طازجة ومؤثرة توضع فى سلاح القناة الاستراتيجى لتصبح قناة القرن العشرين والقرن الحادى والعشرين وكل قرن . ولا محل إذن للخوف على القناة من دورة أسر نقلى على نمط العصور الوسطى ، ولا خوف من طريق الرأس لأنها من معطيات الجغرافيا وثوابت الأرض التى لا يمكن أن يستغنى العالم عنها . لا ، وليس صحيحاً أن القناة قد خفت موازينها فى حساب التجارة الدولية . إنها قلب العالم الذى لا يمكن استبداله بقلب صناعى . وهى إذ تعود ، فانها لا تعود نهراً قليل الروافد كثير المصاب كما كان يزعم أعداؤها ، وإنما هى تعود لتصبح لا محالة صرة الملاحة العالمية وأعظم موصل جيد للبترول فى العالم .

أما ما كنا نراه بالفعل من العكس ، فلم يكن وضعاً عارضاً مؤقتاً وشاذاً فحسب ، ولكنه كذلك يكشف عن حقيقة الموقف كاملة وعن الفاعل والمجرم المسئول عن كل ما شابه من تشويه وتحريف وخلط فى الرؤية . إنه العدو الإسرائيلى مرة أخرى ! فلولا اعتداءاته منذ يونيو لما كفت القناة عن أن تتوسع خطوة بخطوة مع تضخم الناقلات ، ولاحتوتها أولا بأول ، ولما قام أى تعارض مبدئى بين الإثنتين ، ولما جاوزت الناقلات الحجم الأمثل المعقول

إلى حد الإفراط ، ولما ظهر كذلك أى داع لطريق الرأس كلية .
لولا إسرائيل ، يعنى ، لما عدت الناقلات العملاقة خطراً على القناة إطلاقاً ، ولا كان هناك مبرر لإثارة القضية أصلا ، ولكانت الناقلات الضخمة هذه عوناً للقناة لا عواناً عليها . وبعبارة أخرى ، الخطر الذى نسب أو ينسب عادة إلى الناقلات الجبارة إنما هو ، فى معظمه على الأقل ، مستمد مباشرة وغير مباشرة من الوجود والعدوان الإسرائيلى . كذلك فلولا إسرائيل لما قدر لطريق الرأس أن يحتل مكانة ذات بال ، ولما خرج عن حجمه الطبيعى كذنب على نهاية الدنيا وآخر الأرض .

وهذا فى حد ذاته مؤشر دال وكاشف عن تلك العلاقة الحميمة بل المحمومة بين العدو الإسرائيلى على تخوم إفريقيا الشمالية وبين جنوب إفريقيا فى أقصى جنوب القارة ، ليس فقط على مستوى الاستعمار الاستيطانى والاغتصاب الإحلالى ، ولا على مستوى العنصرية العرقية ، الصهيونية هنا والأبارتيد هناك ، وإنما كذلك على مستوى الموقع الجغرافى والمصلحة الاستراتيجية المشتركة ضد القناة وضد مصر . إن إسرائيل هى جنوب إفريقيا العرب تماما مثل ما أن جنوب إفريقيا هى إسرائيل إفريقيا السوداء ...

ونصل من هذا كله إلى أن الخطر الحقيقى على القناة ليس الناقلات العملاقة وطريق الرأس ، ليس التكنولوجيا الحديثة وفنون

الهندسة البحرية العصرية ،ولكنه وحده الخطر الاستراتيجي العسكرى الإسرائيلى . وهكذا نعود مرة أخرى لنجد مصدر كل خطر وشر على مصر والمنطقة يكمن فى بؤرة العدوان الإسرائيلية ، رأس الأفعى تلك . إن العدو الإسرائيلى هو العدو الحقيقى للقناة مرتين : مرة على المستوى السياسى والعسكرى المباشر ، ومرة على المستوى الاقتصادى والتجارى غير المباشر ، وكلا المستويين لا انفصال له عن الآخر ، كما أن المجابهة الحقيقية والعلاج الوحيد لا تتحقق إلا على المستويين كليهما معاً . فأنت لن تستطيع أن تضرب طريق الرأس إلا فى إسرائيل . ولكى تصفى خطر الناقلات المحرف أو المنحرف ، عليك أن تحارب الخطر الإسرائيلى فى عقر داره . وباختصار شديد: إضرب الرأس ، تشل الذنب . وأعظم وأجدى استثمار اقتصادى مربح يمكن لمصر أن تضعه فى القناة من الناحية المادية البحتة إنما هو الاستثمار العسكرى المتمثل فى كبح الخطر الإسرائيلى القائم والكامن ، الفرع والأصل ، مهما كان الثمن وأياً كان الإنفاق . إنه أربح على المدى الطويل ، ولازم على مستوى الاقتصاد والرخاء مثلما هو لازم على مستوى السياسة والتحرير ...

كتب

للأستاذ الدكتور جمال حمدان

- دراسات فى العالم العربى
- أنماط من البيئات
- جغرافية المدن
- المدينة العربية
- القاهرة « مقدمة »
- بترول العرب
- الاستعمار والتحرير فى العالم العربى
- اليهود أنثروبولوجيا
- شخصية مصر
- استراتيجية الاستعمار والتحرير
- العالم الإسلامى المعاصر
- بين أوربا وآسيا
- إفريقيا الجديدة
- الجمهورية العربية الليبية
- ٦ أكتوبر فى الاستراتيجية العالمية
- قناة السويس
- Studies in Egyption Urbanism

رقم الإيداع ٣٩٦٧ / ١٩٧٥


الناشر
عالم الكتب
٣٨ عبد الخالق ثروت - القاهرة